



**LEGAMBIENTE**  
Circolo di Trento

### **30 maggio 2009, seminario sulla mobilità in Alto Garda**

Il tema di questo incontro è il ritorno di una linea ferroviaria?

Non solo e non proprio.

Oggi parliamo certamente della possibile rimessa in funzione della (nuova) linea FER MAR(TI) aggiungendo quindi nella sigla alla storica connessione fra Mori, Arco e Riva anche il prolungamento verso Tione.

Il tema è però più ampio e necessariamente dobbiamo affrontarlo nel suo complesso, per arrivare in modo sensato a fare una proposta operativa sulla FERMARTI.

Il tema è la mobilità: la mobilità è una cosa molto diversa dal traffico.

Mobilità significa: reale libertà di spostamento delle persone, con ampi gradi di libertà di scelta, a seconda delle reali esigenze.

Offrire mobilità significa disporre di un sistema di infrastrutture e di servizi, di una rete di connessioni, con flessibilità e aderenza alla vita delle persone e alle caratteristiche dei luoghi.

La mobilità è quindi figlia di un processo politico capace di analizzare il dato reale e di pianificare in modo strategico, in modo partecipato, in modo flessibile, senza privilegiare le infrastrutture rispetto alle politiche e alle soluzioni strategiche e di servizio. Molti problemi si risolvono con i servizi e nuovi approcci culturali, invece qui si parte sempre con l'opera da costruire!

Traffico significa invece una riduzione del tema ad un livello univoco: significa spostamenti effettuati con mezzi motorizzati privati, su una rete necessariamente rigida di connessioni, con gli impatti ambientali e sociali che sappiamo.

Non intendiamo eliminare il traffico: spostarsi anche con le vetture private fa parte delle scelte possibili, però oggi questi sono gli spostamenti di fatto resi più accessibili.

Invece bisogna mettere al centro della politica il tema che la mobilità è eminentemente un fatto di accesso e quindi di governo del territorio e dei servizi.

La mobilità è un diritto, partiamo da questo presupposto, che viene ancor prima del tema "impatto sull'ambiente": spostarsi deve essere possibile con facilità e ampi gradi di libertà per i minori, per i ciechi, per i disabili, per chi non ha la patente, per chi non ha soldi per comprare una vettura, per chi non desidera guidare.

Infine, le strutture, i servizi, le infrastrutture per la mobilità devono sapersi armonizzare alle esigenze anche estetiche e sematiche delle popolazione e del turismo, elemento vitale per il Trentino.

Diciamo semantiche perchè sappiamo che la rete viaria, i ponti, le stazioni, i parcheggi: tutto costituisce elemento del paesaggio (nel bene e nel male). Purtroppo il paesaggio della valle dell'Adige e dell'Alto Garda è fortemente compromesso.

Vorremmo quindi evitare ulteriori brutture e elementi di frattura, sconnessione del paesaggio e delle reti della vita (non dimentichiamoci che la vita ha le sue esigenze, anche quella della fauna, dell'ecosistema: non è un gioco, senza ecosistema gli umani non esistono. L'equilibrio anche dell'ecosistema nell'Alto Garda è compromesso).

La politica deve sapere governare i fenomeni. Mentre la mobilità è un diritto, il traffico invece è una conseguenza della mobilità. Purtroppo oggi il traffico è diventato invece il cardine della mobilità.

Quello che Legambiente propone è quindi di riposizionare la struttura della mobilità, verso un'offerta ampia di scelte di spostamento, a basso impatto, flessibile.

E dobbiamo arrivare ad affermare innanzitutto questo principio in Trentino, perchè ce ne siamo allontanati molto e in modo pericoloso per la qualità delle nostre vite, per la bellezza del paesaggio e alla fine senza risolvere i problemi di congestione, di sicurezza e di possibilità reali di spostamento delle persone.

L'esempio illuminante potrebbe essere questo: la doppia canna e la sicurezza in Trentino. Leggiamo la delibera 2049/2005 della Provincia Autonoma di Trent, con oggetto "*Direttive in ordine ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie relativamente ai lavori per la realizzazione del collegamento stradale Trento-nord- Rocchetta: tratto Zambiana vecchia – svincolo sulla S.S. 43 per Fai della Paganella*". La delibera fu proposta dall'allora Assessore ai Lavori Pubblici Grisenti, su indicazione dell'impresa Collini, aggiudicataria dell'appalto. Le delibera prevede una variante al progetto definitivo, con la realizzazione di una galleria a doppia canna in luogo di una galleria a canna unica con minicanna di servizio come autonoma e sicura via di fuga e di accesso per i mezzi di soccorso.

Nella delibera si riconosce come ciò non sia espressamente previsto dalla normativa vigente. Si giustifica la necessità dell'opera con il fatto che "*l'attuale volume di traffico è peraltro destinato ad aumentare, per un fenomeno intrinseco e naturale*". E chi lo dice che sarebbe "intrinseco e naturale" che il traffico aumenti? Nessuno.

La rassegnazione ai flussi di traffico, che di fatto non sono regolati, e che producono continui inseguimenti ed emergenze, non è una condanna del destino. Questo è esattamente un caso palese di non governo del fenomeno.

E c'è di più, in questo caso. La ditta Collini e lo stesso Assessori Grisenti sono incappati in vicende giudiziarie circa gli appalti pubblici, dalle quali emerge un metodo cinico e poco trasparente di gestire questi affari: viene da pensare (su basi fattuali) che dietro a questa scelta vi fosse più che l'interesse pubblico qualche interesse privato. L'interesse è dei costruttori: non vi sono ragioni o norme europee o nazionali sulla sicurezza che impongano i tunnel a doppia canna per questo tipo di strade! Qui si è creato un precedente pericoloso.

Emerge così un approccio "trentino" per cui si tende a imporre la necessità della doppia canna per qualunque tipo di tunnel stradale, trascurando altri elementari requisiti di sicurezza. I tecnici ci ricordano l'incrocio di Mori Ovest, dove all'uscita del tunnel si ha un cambiamento improvviso del numero di corsie, del limite di velocità e una geometria dell'incrocio decisamente poco felice.

La doppia canna è stata addirittura proposta per la circonvallazione di Pinzolo e nel progetto Metroland (del tutto fumoso) sembra essere protagonista.

Il Trentino è vittima del gigantismo stradale e infrastrutturale a vantaggio dei costruttori ed è vittima della non capacità di governo dei fenomeni.

La Provincia di Bolzano sta realizzando le circonvallazioni di Ora e Laives (varianti in galleria della ben più trafficata SS 12) e della Città di Merano (36.000 abitanti) con gallerie a canna unica rispondendo ai requisiti di sicurezza con sistemi di illuminazione, ventilazione, uscite di emergenza, sistemi antincendio e antifumo. Nonché con un sistematico controllo del rispetto dei limiti di velocità e delle distanze di sicurezza, cosa che non avviene nei tunnel a doppia canna del Trentino come Valsugana. La Francia non raddoppia il Monte Bianco neanche dopo il famoso incidente (causato da un incendio di un camion, peraltro, non da uno scontro fra mezzi) e la Svizzera non raddoppia il Gottardo. Entrambi gli Stati aumenteranno invece controlli e misure di sicurezza.

### **La proposta di Legambiente quindi è questa:**

(seguendo i passaggi gerarchici, se si fa prima un progetto quello condizionerà anche l'analisi, se si dice subito che il traffico è il tema questo condizionerà l'analisi e le soluzioni..)

- 1) fare un'analisi dei flussi attuali di mobilità (con particolare riguardo al turismo e ai flussi dei pendolari per lavoro e studio)
  - 2) fare un'analisi dell'attuale offerta di connessioni (corriere, piste ciclabili, strade), considerando anche la loro struttura (portata, orari, prezzi, rigidità)
  - 3) fare un'analisi delle motivazioni degli spostamenti (attenzione: fondamentale!)
  - 4) fare un'analisi delle richieste (anche inesprese finora) di mobilità
  - 5) ipotizzare soluzioni per ridurre le esigenze degli spostamenti dichiarati come non desiderabili (esempio migliorare i servizi pubblici o per le imprese e l'offerta di cultura, sport, intrattenimento periferici, ottimizzare l'offerta di strutture commerciali periferiche)
  - 6) individuare e risolvere gli anelli mancanti della rete delle connessioni (esempio: se manca un autobus tra due connessioni esistenti, le persone prenderanno la macchina per fare tutto il tragitto!)
  - 7) individuare e risolvere i disservizi o migliorare i servizi (orari delle corriere ad esempio, nuove fermate, corse speciali)
  - 8) attivare la figura del Mobility Manager di distretto (potrebbe essercene uno per Rovereto e uno per l'Alto Garda, dovrebbero lavorare insieme)
  - 9) attivare progetti sperimentali su grandi matrici di flussi e su matrici particolarmente governabili e leggibili (azienda sanitaria, ambito universitario, particolari distretti urbani, particolari eventi o ambiti turistici eccetera) con miglioramento del servizio di mobilità pubblica, attivazione di car pooling, azioni sui lavoratori, campagne di sensibilizzazione, raccolta suggerimenti per il miglioramento.
- In tutto questo prima viene l'analisi, poi l'inventiva, l'innovazione dei servizi, solo alla fine eventuali opere.

Infine, solo infine, realizzare:

- 10) uno studio di fattibilità per il rilancio della ferrovia, su nuovo tracciato ovviamente, considerando anche (ipotesi di lavoro) la possibile realizzazione di un tunnel a doppia canna ma con una canna stradale e una ferroviaria.

Attualmente la Provincia sembra orientata invece per i collegamenti nell'Alto Garda da una parte in modo imprecisato ad un tratto ferroviario dentro il vago concetto di Metroland e dall'altra indipendentemente (grave errore!) a costruire un nuovo tunnel stradale a doppia canna tra Alto Garda e Loppio, che potrebbe paurosamente diventare successivamente una autostrada a 4 corsie (follia pura) di fatto tra Mori e Riva. Ogni nuova strada a scorrimento veloce come questa, attira più traffico, cambiando anche le direttrici esistenti. Lo sappiamo dall'esperienza.

In quel progetto preliminare pare che invece tra Loppio e Mori ovest tutto resterebbe come ora, rendendo inutile la nuova strada per la soluzione complessiva del problema e portando poi, come passo dichiarato inevitabile, a voler proseguire con le 4 corsie fino a Mori, appunto.

La mobilità ripetiamo è un fatto di analisi, offerta ampia e flessibile di servizi e connessioni, e solo in parte di strade.

Non ci rassegniamo a perdere altro terreno (strade= anche sempre nuovi raccordi e parcheggi!) e fruibilità del territorio.

Legambiente chiede quindi di valutare con i tempi necessari e soprattutto di fare un processo partecipato a fondato su solide analisi dei flussi e grande inventiva, come indicato.

Il mondo cambia attraverso l'innovazione, il Trentino rischia invece di seguire una strada conservatrice per quanto riguarda la mobilità.