

Documento unico

Buongiorno,

l'obiettivo di questo documento è comunicare che si sta costituendo il "**Comitato per la Mobilità Sostenibile in Trentino**" (CMST).

È una iniziativa di un gruppo di cittadine e cittadini che intende promuovere la **Mobilità Sostenibile** mediante:

- una proposta di Disegno di Legge provinciale, di iniziativa popolare;
- l'organizzazione di seminari e conferenze;
- interventi nelle scuole e nei luoghi di lavoro per sviluppare progetti specifici;
- video di breve durata, progetti grafici e testi di promozione per sensibilizzare i cittadini al tema;

Perché ci occupiamo di Mobilità in Trentino?

Innanzitutto riteniamo che le attuali infrastrutture e servizi non soddisfano le esigenze della cittadinanza di spostamento nel territorio, sia nelle città di Trento, Rovereto, Pergine, Arco, Riva del Garda, ma anche e soprattutto nelle valli trentine. A nostro giudizio non è stato, a tutt'oggi, realizzato il **Sistema di Mobilità Sostenibile** che consenta una alternativa all'uso dell'auto privata. Lo spostamento delle merci attraverso la valle dell'Adige avviene prevalentemente sull'autostrada A22 per il 70% e in misura minore per ferrovia per il 30%; ciò provoca inquinamento atmosferico, acustico e incidentalità nel territorio trentino che hanno delle ricadute anche economiche, sociali e ambientali di notevole entità.

Perché la futura Mobilità Trentina dovrà essere Sostenibile?

In una legge provinciale (lp6/2017), proposta dai cittadini e approvata dal Consiglio Provinciale, è stato previsto il Piano della Mobilità Sostenibile, per avere una visione strategica futura sulla dotazione di infrastrutture e servizi in Trentino. In tale legge sono stati previsti degli strumenti per ridurre l'uso delle auto private, per il trasporto delle persone e dei mezzi pesanti per le merci e sono stati indicati degli obiettivi. Intendiamo promuovere la **conversione ecologica (Alexander Langer)**, cioè il cambiamento culturale dello stile di vita, di produrre e consumare prodotti e servizi. Essere consapevoli dei limiti del Pianeta, concetto ripreso anche dal **Papa Francesco nella enciclica Laudato si'**. Lo scopo principale è quello di ridurre l'inquinamento, l'incidentalità e la congestione per migliore benessere psichico e fisico dei cittadini residenti nel territorio.

In che cosa consiste il Sistema di Mobilità Sostenibile?

Il Sistema di Mobilità Sostenibile è multimodale e integrato ed è compatibile con l'ambiente e il paesaggio trentino. Ha come **ossatura principale** alcune linee ferroviarie esistenti e potenziate (Fortezza-Verona, Trento-Malé, Trento-Venezia) ed altre di nuova costruzione (Rovereto-Garda **con Tram Treno**, Trento-Canazei-Penìa - **Ferrovia dell'Avisio**-, collegamento Primolano-Feltre -**Ferrovia delle Dolomiti**-, linee **tranviarie** a Trento); cioè un network ferroviario "leggero" con servizi adeguati alle esigenze di spostamento dei residenti e turisti. Tale Sistema comprende anche infrastrutture e servizi per il **Trasporto Pubblico Locale**, la **pedonalità, ciclabilità condivisa (bike sharing), auto condivisa (car sharing e car pooling), funivie, servizi a chiamata** nelle valli alpine e anche un sistema di parcheggi appositamente dislocati nel territorio delle città e delle valli. Tale Sistema implementa il trasferimento dalla gomma alla rotaia per il trasporto delle merci, nell'asse internazionale dell'Adige e nel territorio delle valli trentine.

Chi inquina paga? Quali infrastrutture e finanziamenti sono possibili?

Chi inquina globalmente e localmente il territorio per trasportare persone e merci deve pagare i danni ambientali e sociali che produce. Questo principio è applicato in Europa e in Svizzera (EUROVIGNETTE) tramite i pedaggi e/o sistemi di tassazione specifici e vengono reperiti fondi finanziari per realizzare opere pubbliche per la Mobilità Sostenibile. In Italia questo principio non è applicato correttamente e attraverso il corridoio del Brennero transitano quantità di merci eccessive, circa 50 milioni di tonnellate di merci. Circa il 30% è rappresentato da "traffico deviato" da altri valichi alpini. Per il finanziamento proponiamo di applicare il principio "**chi inquina paga**" e istituire il Fondo Provinciale per la Mobilità Sostenibile.

Il progetto Nordus (servizio urbano-suburbano di Trento) connesso al potenziamento della linea Trento-Malé, il collegamento ferroviario ROVERETO – GARDA (Tram Treno), il TRENTO DELL'AVISIO costituiscono elementi strategici per dare ulteriore impulso allo sviluppo economico, sociale e ambientale alle comunità trentine.

Chi decide quali infrastrutture e servizi realizzare?

Le decisioni politiche per la realizzazione delle opere pubbliche di Mobilità Sostenibile devono essere fatte con il coinvolgimento reale del popolo e dei portatori di interesse, utilizzando strumenti di democrazia diretta (referendum) e di democrazia partecipativa o deliberativa (percorsi partecipativi, dibattito pubblico etc.). L'eliminazione di procedure di coinvolgimento, ricorrendo ad artifici di scomposizione in lotti e/o al Decreto Semplificazioni per eludere l'obbligatorietà del Dibattito Pubblico non possono far parte di una politica lungimirante e che tenda a migliorare le condizioni di vita dei residenti e trovare soluzioni veramente condivise nel trasporto delle merci.

Le attuali infrastrutture della Valle dell'Adige hanno una potenzialità sufficiente?

Il raddoppio della linea attuale permetterebbe una potenzialità **450 treni/ giorno**. È necessaria tale potenzialità e capacità di trasporto? E' possibile incrementare ulteriormente la capacità teorica della attuale linea ferroviaria, prescindendo dalla costruzione di una nuova linea? Sì, introducendo innovazione tecnologica nella linea storica: la potenzialità potrebbe aumentare del 30%, cioè fino a **300 treni/giorno** (opzione quasi-zero). La massa trainata dei treni potrebbe aumentare a 2.000 tonnellate.

A quale modello di sviluppo della mobilità territoriale ci si ispira?

Il Trentino fa parte di una regione con orografica di tipo alpino che si è sviluppata prevalentemente su un'asse morfologico trasfrontaliero di attraversamento e di relazioni nord-sud del continente europeo, quindi il modello a cui si fa riferimento è il contesto della istituzione ente euroregionale denominato "**Europaregiontirol**" o "**Euregio**" che si propone di promuovere la cooperazione transfrontaliera avviata da Bolzano, Trento e Innsbruck nella nuova Europa. In questa collaborazione **la gestione sostenibile della mobilità** assume un'importanza molto grande e le visioni coerenti di interconnessione, di organizzazione dei servizi di mobilità pubblica, di trasporto collettivo e delle merci rivestono un ruolo essenziale per lo sviluppo della rete multimodale nel rispetto dell'ambiente e del livello di qualità di vita per la popolazione residente, nonché quale volano economico sostenibile.

Un altro importante accordo Europeo a cui si vuol fare riferimento è la Strategia Macroregionale Alpina, "**EUSALP**", siglato nel 2013 dai seguenti Paesi che fanno parte dell'Unione Europea: **Italia, Francia, Germania, Austria, Slovenia** e da due stati extra europei **Svizzera e Liechtenstein**; ne fanno parte le 48 regioni e province autonome che si trovano attorno alla catena alpina per un totale di circa 80 milioni di abitanti. Le regioni italiane sono la Lombardia, la Liguria, il Piemonte, la Valle d'Aosta, il Veneto, il Friuli Venezia Giulia e le **province autonome di Trento e Bolzano**; che punta a promuovere una gestione sostenibile dell'energia e delle risorse naturali e culturali e la protezione ambientale del territorio, ad aumentare lo sviluppo dell'area alpina, **favorendo una mobilità sostenibile**.

In conclusione, è nostra intenzione avanzare alcune proposte ed idee, per l'elaborazione del Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile delle merci e delle persone e a progetti specifici, con i riferimenti base di contesto sopra descritti.

Il Comitato Mobilità Sostenibile in Trentino

Portavoce - Alessio Bazzani

Rovereto, 10 aprile 2021