

Ferrovie di valle con fondi europei

MASSIMO GIRARDI

Ho letto con molta attenzione l'editoriale di domenica scorsa del direttore dell'Adige Giovanetti sul tunnel del Brennero e le ricadute in Trentino. In questo inizio d'anno, numerosi sono stati gli interventi che a vario titolo hanno messo a confronto il Trentino con il Sudtirolo evidenziando il ritardo maturato dal primo nei riguardi del secondo. Tra tutti i temi chiamati in causa, ritengo che quello dei trasporti sia il più importante e quello strategico per definire la programmazione del Trentino in settori come ad esempio urbanistica, turismo, ambiente, economia, la politica di coesione sociale tra le aree del Trentino maggiormente sviluppate e quelle che invece faticano a reggere il passo. Ma la consapevolezza della classe politica trentina e delle categorie economiche circa il ruolo strategico dei trasporti è ancora troppo debole per essere in grado di incidere con la dovuta energia sulle decisioni.

CONTINUA A PAGINA 51

L'ADIGE
03/03/2017

(segue dalla prima pagina)

Decisioni che dovranno essere prese nei prossimi decenni.

A dire il vero, quello che emerge dal confronto tra la realtà trentina e quella sudtirolese è una situazione che le vede entrambe arretrate nella dotazione di infrastrutture per l'accessibilità internazionale. Ed a onore del vero l'unica tra le due province ad avere posato alcune centinaia di metri di nuove ferrovia sia pur locale è stata la Provincia Autonoma di Trento con il tratto tra Marilleva e Mezzana. Sul versante politico valligiano in termini di attenzione al tema trasporti devo riconoscere che in questo ultimo periodo sono stati fatti dei passi in avanti certamente impensabili rispetto al passato.

La cartina tornasole del cambiamento avvenuto è stata l'azione di Transdolomites nell'autunno 2016 concretizzata con la consegna a tutti i Consigli comunali dei Comuni delle Valli dell'Avisio, e città di Trento, della petizione con la quale si chiede alle Istituzioni citate di attivarsi attraverso lo strumento delle mozioni al fine di chiedere alla Provincia Autonoma di Trento di procedere con la progettazione della nuova ferrovia di vallata Trento-Pena attraverso la valle di Cembra. Dopo il parere favorevole del Comune Generale di Fascia e del Consiglio Comunale di Cavalese, il 28 dicembre si è espresso positivamente il Comune di Altravalle, il 29 dicembre quello di Cembra-Lisignago, a fine gennaio 2017 all'unanimità la Comunità di Valle della valle di Cembra e quello appena votato lunedì 27 febbraio dal Comune di Giovo. In seno al Consiglio comunale di Trento,

Mobilità dopo il tunnel del Brennero

MASSIMO GIRARDI

positivo è stato l'incontro con la

Commissione Mobilità. Le posizioni favorevoli emerse in questi atti politici non vanno lette nel solo ambito della sovranità comunale ma inserite in un contesto ben più ampio. La somma delle volontà espresse al livello locale dà come indicazione quello che dovrà essere il manifesto politico da mettere sul tavolo perché esso sia al centro della contesa politica in vista delle elezioni provinciali del 2018. Il manifesto elettorale per il 2018 proponiamo sia la cartina ferroviaria del 1910, ossia la cartina per le tramvie del Trentino e delle regioni limitrofe. Essa è stata stilata oltre 100 anni fa ma è ancora decisamente attuale e concreta nelle visioni e negli obiettivi da perseguire.

Veniva prevista la circolare ferroviaria per la città di Trento oggi chiamata «Rings», l'anello ferroviario che si prevedeva attorno alla cittadina di Rovereto, la Rovereto-Arco-Riva e il collegamento con le Giudicarie sino a Brescia, la Trento-Malé-Edoio Tirano, la Trento-Tione-Pinzolo-Malé, la Rovereto Vallarsa, la Trento-PerGINE-Montagnana, la Primolano-Feltrès-Giustina, la Lavis-Moena che avrebbe poi dovuto proseguire verso Passo San Pellegrino e Agordo e la Moena-Canazei-Passò Portoi per raggiungere Arabba e poi dividersi

verso la Val Gardena a sinistra e Cortina verso destra.

Oltre a queste tratte citate vanno poi considerate le altre che erano previste per il territorio sudtirolese. Perché il Trentino torni ad muoversi con efficacia e credibilità sul tema trasporti, serve un'azione che vada ben oltre le Istituzioni provinciali e comunali. Bisogna richiamare i cittadini ad una maggiore partecipazione alla programmazione del futuro delle rispettive comunità, serve più coraggio civico.

Il Trentino che dorme è una realtà variegata. E quella delle associazioni ambientaliste che pensano che l'unico problema del Trentino sia l'orso, quello delle associazioni di categoria economiche che più volte sollecitate dal sottoscritto non hanno ancora battuto un colpo.

I nuovi collegamenti ferroviari al vaglio in Provincia di Trento non possono essere una sola questione trentina. Essi devono entrare con pieno titolo nella programmazione del Governo Centrale ed europea.

E in questo percorso da subito va esercitata una forte azione di convincimento sul Ministro dei Trasporti Graziano Delrio ed il Governo in carica. Di interesse nazionale ed europeo non sono solo il corridoio Rotterdam -

Tunnel del San Gottardo-porto di Genova, il tunnel del Brennero, il collegamento Venezia-Calalzo-Cortina e lo sbocco verso l'Austria. La Trento-Mezzana-Tirano-Engadina, la Trento-Pena e l'insieme di tutte le opere ferroviarie contemplate da Transdolomites per le Alpi Centrali e Dolomiti sono il naturale completamento da Ovest ad Est dei tunnel del San Gottardo e del Brennero.

Per questo motivo è fondamentale anche l'azione sull'Europarlamento e Commissione Europea affinché nelle linee guida europee per i trasporti dal 2020 in avanti anche le nuove progettazioni ferroviarie della Macroregione alpina siano ufficialmente considerate di interesse europeo e ammesse a finanziamento.

E in tema di finanziamenti anche qui la necessità di una classe politica provinciale con visioni ampie. Il Presidente della Repubblica Mattarella nella visita di Stato in Cina ha sottoscritto un protocollo di collaborazione sempre più ampia con la Cina. Quella Cina che guarda caso presso il Ministero dell'Economia a Pechino ha ricevuto la documentazione di Transdolomites per valutare il finanziamento della Trento-Pena.

La Cina può porre dei dubbi? Credo che una risposta alternativa eventualmente ci sia. E la vicina Svizzera con la quale Transdolomites si sta relazionando con l'Ambasciata a Roma e i Consolati Generali di Milano e Padova per porre al centro della dibattito politico e programmatico le nuove ferrovie tra la Svizzera, le Alpi Centrali, le Dolomiti.

Massimo Girardi
Presidente di Transdolomites