

## Consiglio comunale di Predazzo del 16 dicembre 2012 estratto dall'intervento - da registrazione audio

**PUNTO 5 ALL'O.D.G.: MOZIONE PROT. N. 14521 DD. 29.11.2011 A OGGETTO: "PROMOZIONE DELLA PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DELLA FERROVIA CHE COLLEGA TRENTO ALLE VALLI DI FIEMME E FASSA, ATTRAVERSO LA VALLE DI CEMBRA". (PROPONENTE: LEANDRO MORANDINI).**

Presidente del Consiglio (Leandro Morandini):

...

Come ho avuto modo di anticipare nel Consiglio informale del 29 settembre 2011, al quale hanno partecipato Massimo Girardi, Helmut Moroder e Marco Danzi, credo che una delle questioni strategiche per lo sviluppo della nostra comunità – e non solo della nostra – sia quella della mobilità sostenibile. Sono molte le ragioni che dovrebbero portare la politica a occuparsi soprattutto di mobilità ferroviaria; io ne ho indicate alcune, tra le più importanti:

▲ innanzitutto l'impatto ecologico derivante dalle fonti di energia non rinnovabile (derivati del petrolio) e le sue conseguenze sulla salute pubblica: gli studi sui flussi del traffico, anche il piano della mobilità previsto per la Val di Fiemme 2013, ci dicono che ormai la stragrande maggioranza della mobilità è rappresentata da quella interna (l'87% del traffico privato e oltre il 60% del traffico pubblico). Va da sé che le auto, anche quelle di ultima generazione, bruciando petrolio producono un costante aumento dell'inquinamento – oltre ad un congestionamento delle strade. L'opzione verso la ferrovia sarebbe sicuramente positiva.

Lo stesso piano stralcio sulla mobilità individua tre obiettivi fondamentali per il futuro:

- riduzione dei flussi di traffico privato sulla strada delle Dolomiti;
- alleggerimento del traffico di attraversamento dei principali centri abitati;
- incentivazione all'utilizzo dei mezzi pubblici.

Senza andare oltre, la mozione è importante perché va nella direzione di essere coerente con gli obiettivi primari del piano stralcio sulla mobilità.

Ultima cosa che voglio dire rispetto all'impatto ecologico: ricordiamoci che l'Unione europea ha fissato, per il 2020, il famoso traguardo "20/20/20": portare al 20% il risparmio energetico, aumentare del 20% le fonti rinnovabili e ridurre del 20% le emissioni di gas che producono l'effetto serra. Il passaggio dal trasporto su gomma al trasporto su ferro potrebbe essere determinante.

▲ Un'altra ragione è il crescente costo dei prodotti petroliferi, che è strettamente legato al concetto dell'autosufficienza energetica dei territori (soprattutto di quelli di montagna). Se pensiamo che negli ultimi cinque anni il prezzo del petrolio a barile è passato da \$ 45 agli attuali \$ 100 al barile, si capisce che passare a un sistema di mobilità su ferro, magari con ferrovia elettrificata, può andare incontro a questa esigenza.

▲ Un'altra ragione fondamentale è la sicurezza del trasporto ferroviario: il 20 novembre scorso c'è stata la giornata in ricordo delle vittime della strada e l'associazione dei familiari delle vittime ha reso noto alcuni dati che considero incredibili. Ogni anno ci sono 5 mila morti, 100 mila feriti e oltre 20 mila gravi invalidi, a seguito di incidenti stradali: una vera e propria guerra non dichiarata. A questo punto, il passaggio alla ferrovia potrebbe garantire una riduzione di queste cifre esorbitanti, perché è il più sicuro...

▲ Un'altra ragione è la comodità del trasporto ferroviario, che è capace di garantire ai propri utenti collegamenti sicuri, in tutte le stagioni e con ogni condizione atmosferica; tempi di viaggio certi, evitando i ritardi del trasporto su gomma (inevitabili nei picchi stagionali); livelli di comfort che ci sono stati illustrati con alcune slide nell'incontro del 29 settembre scorso, dove spiccano treni con tecnologie avanzate – anche dal punto di vista dell'offerta interna – con schermi di informazione, possibilità di collegare il personal computer, accesso a raso terra che permette un accesso più agibile a famiglie, bambini,

anziani, portatori di handicap e alle persone che entrano nel treno con l'attrezzatura sportiva.

^ Un ultimo elemento che va evidenziato è quello delle possibili sinergie che si possono produrre tra sistema di mobilità e turismo. Molto spesso, quando si affronta il tema dello sviluppo sostenibile, si accentuano alcuni aspetti (importanti) come la sostenibilità ambientale, ma è importante anche la sostenibilità economica dei progetti di sviluppo. Da questo punto di vista, abbiamo vicino a noi degli esempi straordinari, come l'Alto Adige che, da anni, sta potenziando il sistema ferroviario.

Il 29 settembre Helmut Moroder, già direttore della ferrovia Merano-Malles, ha evidenziato alcuni aspetti importanti. Io ne ricordo solo uno: nel giro di un anno quella ferrovia è passata da 40.000 utenti a 140.000 (il numero delle persone è quasi quadruplicato). Ciò dimostra che la ferrovia ha dei margini potenziali di crescita che sono poco percepiti.

Un altro esempio che vorrei fare è quello della Val Pusteria, che ci dà modo di misurare questa sinergia tra mobilità e turismo. La settimana scorsa è entrata in funzione la stazione ferroviaria di Perca (vicino a Brunico), realizzata in tempi record, e c'è stata immediatamente una buona affluenza. La locale Apt ha cominciato a veicolare, come elemento di marketing territoriale, il concetto di "treno dello sci". Oggi la Val Pusteria veicola questo modello a livello internazionale non soltanto dicendo "Venite da noi che abbiamo il carosello sciistico Plan de Corones che garantisce una serie di chilometraggi, di piste, ecc.", ma anche un sistema di mobilità alternativo che va incontro alle esigenze dei turisti, soprattutto di quelli provenienti dall'Est Europa (più sensibili al tema).

Fatta questa premessa, leggo la proposta di mozione.

.....

"Il Consiglio comunale di Predazzo, convinto che il treno possa rappresentare, oggi più che mai, una valida risposta alle esigenze di mobilità e di sviluppo economico e turistico delle zone montane; conscio che la politica dei trasporti dell'UE sostiene e promuove l'utilizzo del mezzo di trasporto su rotaia; consapevole che i progetti tesi a garantire una maggior accessibilità attraverso l'integrazione tra i sistemi di trasporto pubblico costituiscono occasione di riqualificazione e di valorizzazione dei territori interessati; ritenendo necessario l'adozione di sistemi di mobilità dolce, sia per la tutela dei delicati equilibri ambientali che per mantenere la competitività del nostro territorio rispetto alle principali concorrenti all'interno dell'arco alpino; considerati i continui disagi a quali sono sottoposti i pendolari per recarsi nei luoghi di lavoro e di studio, sia negli spostamenti intravallivi che in quelli intervallivi – in particolare quelli che percorrono la Valle di Cembra; rilevato che il servizio di trasporto pubblico, attualmente fornito dalla PAT è inadeguato rispetto alle esigenze di mobilità nel territorio, anche in ragione dei limiti intrinseci al servizio di trasporto pubblico,

impegna il Sindaco e la Giunta a:

^ sollecitare la PAT affinché venga convocato un tavolo inter-istituzionale, che possa definire contenuti, modalità, soggetti e risorse da destinare al servizio di trasporto ferroviario;

^ chiedere alla PAT di promuovere la progettazione e la realizzazione della ferrovia tra Trento e le valli di Fiemme e Fassa attraverso la Valle di Cembra, con fermate in tutti i vari paesi, favorendo così la mobilità locale all'interno di ciascuna valle e, nel contempo, fra di esse e con il capoluogo."

.....

Concludo dicendo che è attraverso il confronto con il territorio e ascoltando le esigenze delle Comunità e dei loro enti rappresentativi ed esponenziali (Comuni, Comunità di Valle, comitati, associazioni di cittadini,...) che si riescono ad elaborare le soluzioni migliori,

nell'ottica del futuro di questo territorio e di questa comunità.