



«Valsugana, sono possibili corse frequenti, rapide e confortevoli»

Il convegno di Trento dedicato alla mobilità ferroviaria è stata anche la prima occasione per presentare in modo unitario e coordinato i vari progetti che si stanno avviando nelle varie valli trentine da gruppi ed associazioni, per offrire un'alternativa possibile e condivisa al progetto provinciale di «Metro-

Molte le idee dalle vallate trentine «Non è più possibile puntare sulle auto, stiamo arrivando al collasso del traffico»

land». «Per la prima volta abbiamo offerto una vetrina importante all'attività svolta da molte associazioni e gruppi di cittadini in tante valli trentine - ha spiegato al termine Massimo Girardi di Transdromites a nome degli organizzatori - un convegno seguito in questi due giorni anche da

molti consiglieri provinciali, sindaci ed amministratori delle comunità di valle. Il treno è il mezzo di trasporto su cui investire per mettere in rete le valli trentine, una soluzione praticabile dal punto di vista tecnico e della sostenibilità economica. Non è più possibile puntare solo sulle opere stradali, ciò porta al collasso del traffico ed a costi sociali ed ambientali insostenibili». «Con pochi interventi mirati la ferrovia della Valsugana potrebbe diventare un treno moderno e funzionale in grado di sostenere e incrementare l'attua-

le flusso di utenti - questo quanto sostenuto da Marco Danzi di Qnex Bolzano - è necessario un tavolo comune tra Provincia e Ferrovie Italiane per programmare assieme il futuro di questo tratto (considerato un «braccio morto» fino a poco tempo fa). Non servono infatti grandi interventi per garantire un treno ogni 15 minuti per Pergine, ogni 30 per Borgo e ogni ora per Bassano, offrendo una proposta appetibile e concorrenziale per tanti pendolari e turisti, evitando costose e futuribili strutture viarie». D.F.

IL CONVEGNO

L'esempio svizzero: economia, efficienza e pulizia ambientale. Il progetto di Dellai? «Non diminuirebbe le auto»

Trentino, il treno ma non Metroland

DANIELE FERRARI

Un sistema di mobilità ferroviaria integrata, sostenibile ed in grado di dare risposte al costante aumento del traffico e dei costi infrastrutturali ed ambientali, ad iniziare dalle valli del Trentino. Questo quanto proposto dalla seconda giornata del convegno «Metro, quale mobilità ferroviaria per il Trentino del 21° secolo» (convegno snobbato dagli amministratori provinciali e comunali di Trento), conclusosi ieri a Trento presso la sala convegni del Consorzio dei Comuni. È stato Josef Stoll responsabile delle Ferrovie federali svizzere a presentare la puntualità, il rispetto ambientale e il significativo risparmio energetico che contraddistinguono il «modello svizzero» (con solo 3 mila chilometri di rete ferrata, ma con oltre 2 mila chilometri percorsi ogni anno da ogni abitante della Confederazione). Un sistema efficiente ad orario cadenzato e armonico, una puntualità quasi assoluta (il 96% dei treni passeggeri viaggia in orario) e una rete articolata sul territorio de-



gli otto Cantoni sono le caratteristiche vincenti di un modello ferroviario che è primo in Europa per merci e per passeggeri trasportati (uno svizzero su due è cliente abituale delle ferrovie potendo contare su abbonamenti e riduzioni sino al 50%

del biglietto), presentando un costante aumento (3% annuo). Dopo gli interventi del docente universitario di Pisa Romano Giglioli e di Pierluigi Scottin è toccato a Beppo Toffolon della sezione trentina di «Italia Nostra», mettere in luce carenze



Josef Stoll parla al convegno di ieri a Trento. In cui il progetto di Metroland è stato «bistrattato» come costoso, inefficiente e impattante. A fianco una immagine del trenino del Bernina, in Svizzera, ormai diventato mitico

progettuali e difficoltà realizzative del progetto provinciale Metroland. «Metroland non riduce il traffico veicolare nelle valli trentine - ha spiegato Toffolon - è un intervento costoso e in alcuni tratti tecnicamente irrealizzabile (gran parte della

nuova rete è prevista in galleria con solo una quindicina di fermate periferiche), che trasferirebbe dalla macchina alla ferrovia non più di 1.700 fruitori». Altri studi e progetti sulla mobilità ferroviaria in Trentino (come lo studio Tps) dimostrano

invece solo un trasporto ferroviario cadenzato (ad orari certi e periodici), in superficie e capillare nelle valli trentine può arrivare a coinvolgere sino al 30% dell'utenza, limitando l'acquisto della seconda-terza macchina da parte delle famiglie trentine.

I risvolti economici e finanziari di una futura mobilità ferroviaria nelle valli trentine (alla luce dell'attuale crisi economica) sono stati affrontati nella tavola rotonda che ha concluso il convegno mettendo in luce la necessità del ripristino e della piena valorizzazione della rete ferroviaria secondaria già presente o progettata in Trentino. Guidati dal giornalista dell'Adige Domenico Sartori il preside della facoltà d'economia di Verona Francesco Rossi, il professore universitario veronese e già sottosegretario al tesoro Nicola Sartor e Thomas Demetz della facoltà di ingegneria trentina, hanno esaminato vantaggi e benefici della mobilità ferroviaria e dell'intermodalità treno-vettori locali, per ridurre il traffico e l'inquinamento nelle valli, promuovendo un modello di trasporto più sostenibile.