



Ziano di Fiemme, 28 marzo 2009

Convegno sul tema della “Mobilità Sostenibile”

Hanno partecipato:

*Alberto Pacher (assessore trasporti PAT),
Marcella Morandini (responsabile progetto Convenzione delle Alpi),
Massimo Girardi (presidente dell'associazione Transdolomites),
Giorgio Voltolina (associazione Jungo),
Marco Armani (presidente cooperativa car sharing bz),
Roberto Andreatta (dirigente Servizio Trasporti PAT)*

Ospite d'eccezione: sig.ra Anesi (presidente Società Cooperativa Sociale HandiCREA)

Ancora una volta vincono le auto private.

Sulla locandina con cui l'Associazione Culturale Ziano Insieme pubblicizzava il convegno dedicato alla Mobilità Sostenibile, svoltosi nella sala Parrocchiale a Ziano di Fiemme, si invitavano gli interessati ad utilizzare lo Skibus ed in funzione dei suoi orari si era programmato l'inizio del convegno alle ore 14:30. Con 15 minuti per ciascuno dei relatori, i lavori avrebbero dovuto essere conclusi entro le 16:30, in tempo per tornare a casa con l'ultima corsa.

*I questionari sono stati predisposti per dar modo, anche a chi non fosse presente nel dibattito, di dire la propria opinione. Dei 3000 stampati, ne sono stati distribuiti circa 2400 e ne sono stati restituiti compilati 321, 16 dei quali compilati dai capoclasse dell'Istituto La Rosa Bianca di Cavalese in occasione delle rispettive assemblee e, pertanto, a rappresentanza dell'intera classe. Il conteggio corretto, quindi, da **705 risposte individuali**. Ritengo importante rilevare che al convegno sono stati raccolti 53 questionari.*

Poiché dovranno essere analizzati uno ad uno, l'analisi richiederà un certo tempo, per questo i risultati non possono essere pubblicati in questo giornalino.

Si supponeva di poter contenere tutti i ritardi proiettando il filmato di Paolo Corrà dedicato alla Vecchia Ferrovia e Metroland prodotto dalla PAT, al termine dei quali il presidente dell'Associazione Ziano Insieme Emilio Partel avrebbe aperto il convegno ed il sottoscritto iniziato il suo compito di moderatore.

*Con circa 15 minuti di ritardo l'Assessore Provinciale ai Trasporti **Alberto Pacher** ha aperto il convegno.*

Le nuove opere stradali realizzate nella precedente legislatura (Rocchetta, Martignano, Cadine, ecc...) hanno sgravato in maniera significativa dal traffico le località servite, ma dall'altra parte riversano inevitabilmente ed in un tempo molto più breve di prima un'imponente quantità di automobili su Trento.

Per questo, la Provincia è orientata verso forme di trasporto alternative, con particolare riferimento alla rotaia, che consentano mobilità competitiva con l'auto privata alla collettività: potenziamento delle tratte esistenti della Valsugana (da Borgo a Trento in 16 minuti) e delle Valli di Non e di Sole. Il progetto Metroland aggiunge una nuova linea ferroviaria nella valle dei laghi e sfrutta nuovi impianti

a fune nella val Rendena. Per la val di Fiemme si cerca di sfruttare l'evento dei mondiali di sci nordico 2013: sarebbe una bella cosa poter inaugurare l'evento all'insegna della mobilità sostenibile. L'impegno c'è e si sta lavorando.

Si ipotizza di spostare il traffico veicolare sul fondovalle, perché bisogna consentire al servizio pubblico di passare in tutti i paesi e di fare il maggior numero di fermate possibili.

Marcella Morandini, funzionario dell'organizzazione per la Convenzione delle Alpi, parte dal fatto che tutti i comuni della valle vi hanno aderito.

Questa convenzione è stata sottoscritta, dopo circa 10 anni di lavoro, nel 1998 dagli stati alpini, dall'UE e dalla Germania; traccia delle linee guida per lo sviluppo sostenibile del territorio alpino, caratterizzato da densità di popolazione molto bassa, poiché il territorio è occupato per la maggior parte da montagne che limitano la superficie utilizzabile nell'estensione ma anche nelle direzioni.

Il 72% del traffico complessivo è interno alle Alpi, il 20% è dovuto al turismo che vi accede e l'8% al transito: noi, ne siamo i responsabili maggiori.

L'Italia è fanalino di coda per limitazioni nell'uso dell'auto privata che ammonta al 90% del traffico totale; al primo posto la Svizzera con il 60% circa dovuto ad un impegno che dura da vari anni.

L'art.7 del protocollo delle Alpi indirizza verso l'ottimizzazione con incentivi e la riduzione del traffico con auto privata.

Non per questo impone di contrapporsi ad inevitabili interessi economici.

Interessante il grafico che rapporta la convenienza dei vari mezzi di trasporto (dalla bicicletta all'aereo) alla distanza da coprire: l'auto privata copre un'ampia fascia, ma non le brevi distanze.

Il presidente dell'Associazione Transdolomites **Massimo Girardi**, da anni si batte per la realizzazione di una ferrovia che colleghi la valle dell'Adige con la valle di Fassa, passando per la valle di Fiemme.

Le circonvallazioni riducono solo localmente l'inquinamento, spostandolo e distribuendolo diffusamente, peggiorando la qualità dell'aria.

Una recente direttiva CEE pone termine all' 11 gennaio 2010 per migliorare la qualità dell'aria.

Fa notare che lo spargimento di sale in inverno produce polveri ultrasottili (pm 2,5) e che va limitato.

Il protocollo di Kyoto pone termine fino al 2020 per ridurre le cause dell'effetto serra.

Nelle nostre valli, la qualità degli alberghi contrasta con il rispetto dell'ambiente.

Condivide che il servizio SKIBUS deve essere migliorato.

Ritiene che la ferrovia sia competitiva anche sul trasporto aereo per l'alto rendimento energetico.

Giorgio Voltolina, descrive l'idea dell'avv. Enrico Gorini di Rimini battezzata con il termine JUNGO (dalla composizione dei termini tedesco JUNG ed inglese GO).

L'associazione Jungo si propone di trasformare l'attuale autostop in un sistema di trasporto condiviso e controllato, in quanto ne rimane traccia per via dell'sms inviato alla centrale da entrambi i soggetti, cui segue un controllo automatico e la risposta sull'affidabilità di entrambi. L'anno scorso, una sperimentazione svoltasi proprio a Trento ha provato la riduzione dei tempi di attesa di Jungo rispetto all'autostop: per le donne l'attesa media è scesa da 16 minuti con l'autostop a 3 minuti con jungo; per i maschi il tempo si è ridotto da 26 a 16 minuti.

Lo stesso ospitante può imbarcare più persone che, identificati come junghisti accettano di contribuire alla spesa in base ad una tariffa stabilita. Spesso capita che chi imbarca non accetti il denaro.

La provincia di Trento supporta questa iniziativa ed in primavera partirà il progetto Trentino non appena raggiunti i 500 iscritti.

Marco Armani è un'altro coraggioso che ha fondato con successo la cooperativa "car sharing bz", di cui è presidente, prima a Merano e poi a Bolzano.

Nata in Svizzera per iniziativa di alcuni condomini, la formula si è espansa in tutta Europa a livello di ambiti. Consiste nella condivisione della stessa auto fra molti proprietari. Car pooling è analoga e consiste nell'accordo fra persone che devono effettuare lo stesso percorso ad usare una stessa macchina. Il vincolo che si crea fra i compagni di viaggio non c'è nel car sharing, in cui l'auto è di proprietà del socio solo per il tempo di effettivo uso. La tariffa è comprensiva di tutti gli oneri che servono per la perfetta efficienza del mezzo.

Diversamente da Merano, il comune di Bolzano ha perso tempo prezioso esitando inizialmente nell'adottare l'iniziativa. Nonostante questo, già dopo un anno la cooperativa (senza scopo di lucro) ha quasi pareggiato, per crescere costantemente negli anni successivi nel parco macchine e nell'attivo.

Con grandi numeri i risultati sono sicuri: in Italia, Bolzano è il più piccolo centro di car sharing. Tuttavia è nato nei condomini ed è proponibile anche in realtà piccole.

La cooperativa di Bolzano non ha scopo di lucro ed è più cara rispetto ad altre città che hanno aderito all'iniziativa car sharing finanziata dallo stato, proprio perchè ha scelto di autofinanziarsi.

Roberto Andreatta conclude il convegno con un intervento semplice e conciso.

In Europa non esiste alcuna realtà dove il servizio pubblico abbia sostituito quello privato. Ovunque, l'80% dei trasporti persone viene effettuato col mezzo proprio. Le iniziative, per quanto successo abbiano avuto, non hanno inciso che per il 2% nella migliore delle ipotesi.

Se l'obiettivo è quello di abbattere l'inquinamento, allora sono più efficaci i filtri sulle auto.

Le cifre del trasporto pubblico, in termini di spesa, sono "titanici": fra treno, autobus e servizio urbano in provincia di Trento, per un bacino d'utenza di 500.000 persone, si parla di 100.000.000€ di spesa all'anno, mentre il ritorno dai biglietti non supera i 10.000.000€.

Graziella Anesi (disabile indipendente grazie alla propria carrozzina elettrica) porta la sua esperienza di pendolare da Pine a Trento. Gli autobus su questo tratto sono tutti attrezzati per l'accesso dei disabili, con un importante vantaggio sociale ma anche economico poiché si eliminano i costi dei servizi dedicati per i disabili.

Invita chi progetterà la mobilità della valle di Fiemme ad attrezzare tutti i mezzi pubblici e di rendere comuni tutti i servizi per risparmiare denaro e tutelare i portatori di handicap.

Graziella Anesi è presidente della Cooperativa onlus HandiCREA con sede in via San Martino n°46 a Trento, tel/fax 0461 239396 che da consulenza gratuita sui problemi dei disabili a chiunque ne faccia richiesta.

Alle 18.30, dopo ben 4 ore ininterrotte, l'Assessore Alberto Pacher ed il dirigente PAT Roberto Andreatta si sono dovuti congedare, prima dell'apertura del dibattito.

L'errore, di cui mi devo assumere la responsabilità, di non aver controllato e "moderato" il tempo di ogni relatore ha praticamente vanificato l'obiettivo del convegno: consentire ai presenti (una volta tanto i veri utenti e gli operatori), di parlare direttamente con i responsabili dell'organizzazione del trasporto pubblico.

Spero, però soprattutto, che nessuno abbia seguito l'invito di usare lo skibus, perchè in tal caso avrei anche la responsabilità di chi ha dovuto tornare casa in autostop.

Nonostante al 28 marzo 2009 la valle di Fiemme sia al top della mobilità, l'auto privata rimane un immancabile bisogno, soprattutto per disabili ed anziani per i quali, anche al suo top, la mobilità di Fiemme non ha, finora, pensato.

Nel periodo invernale da fine Dicembre a fine Marzo, il servizio skibus in val di Fiemme consente a molte persone (non solo turisti sciatori) che non hanno o non vogliono usare la propria auto di muoversi in tutta la valle da Capriana fino a Predazzo; eppure non riesce a sostituire in nessun caso l'auto privata.

Da Aprile a fine Dicembre di ogni anno un convegno può essere organizzato a qualsiasi ora e può permettersi qualsiasi ritardo, perchè chi vorrà venirci potrà farlo solo con la propria auto.

Per questo l'auto privata ha vinto ancora una volta.

Nonostante la mancanza dei protagonisti, ho garantito ai pochi presenti rimasti di trasmettere loro le domande.

1. Franco Porta – cittadino residente a Ziano di Fiemme

- *Evidenzia la mancanza di molti sindaci (solo tre comuni della valle di Fiemme ne sono rappresentati) in un convegno su un tema importante.*
- *Lavora nel settore del collocamento e conosce i problemi dei lavoratori; fra questi la necessità di spostarsi da casa al posto di lavoro e viceversa in orari particolari e con tempi limitati, quasi sempre non soddisfatti dal trasporto pubblico di linea.*
- *Il cambiamento della residenza da Genova a Ziano di Fiemme ha incrementato a 45.000 km/anno l'entità dei propri spostamenti, poiché mantiene gli affetti famigliari nel paese d'origine. In questa scala, il trasporto pubblico gioca un ruolo ancora più importante dal punto di vista economico, ma non è competitivo con l'auto privata.*

2. Giorgio Ciresa – sindaco di Carano

- *segnala la bassa frequenza di linee di trasporto extraurbano ed aggiunge che gli orari dei servizi di linea non consentono di rispettare quelli scolastici.*
- *I cittadini tendono ad usare lo SKIBUS perché è gratuito (in realtà sostenuto dalle attività economiche e dagli enti locali); tuttavia la sovrapposizione con gli orari dei servizi di linea sfavorisce l'uso di questi ultimi. Se gli SKIBUS coprissero anche il servizio di linea negli orari utili per gli impianti, se ne potrebbero ridurre le corse e si consentirebbe una migliore organizzazione degli autobus convenzionali nel resto della giornata con risparmio economico per entrambi i servizi.*
- *ritiene interessante ed innovativo il car sharing, ma sarà attuabile in realtà geografiche come la valle di Fiemme?*

3. Paolo Cova

- *lamenta la mancanza di coordinamento in val di Fiemme fra i servizi della SAD e quelli di Trentino Trasporti. Sovente coincidono o sono lievemente sfalsati.*
- *La riduzione della tratta SAD fino a Cavalese (attualmente il capolinea è a Predazzo) penalizza il servizio da Ora e da Bolzano, soprattutto per gli utenti che abitano fra Ora e la Valle di Fiemme.*

4. Massimo Girardi

- *riprende il discorso di Graziella Anesi, sottolineando le difficoltà dei portatori di handicap. La mobilità inizia dalle nostre case.*

5. Cristellon Giovanni

Ritengo giusto osservare che non sono stati trattati, o mi sono sfuggiti, alcuni argomenti:

- *Trenitalia ha soppresso fermate ad Ora, importanti per la val di Fiemme, e tolto il famoso espresso per Roma. Non può funzionare un servizio di trasporto extraurbano su gomma con le altre Province senza treni. Cosa si sta facendo con Trenitalia a breve termine?*
- *Trentino Trasporti si è scissa in due società: una, a capitale interamente pubblico, di servizi e l'altra, a capitale parzialmente privato, di Infrastrutture. Come cambierà il rapporto con la società per i Comuni? Sarà più facile organizzare il servizio di trasporto pubblico? Come saranno ripartiti costi e benefici, visto che su 100.000.000 di euro spesi, con i biglietti se ne coprono solo 10.000.000?*
- *Ho iniziato l'esame dei questionari da quei 16 dell'Istituto La Rosa Bianca di Cavalese, dove le classi rappresentano bene le 3 valli (Cembra, Fiemme e Fassa). Mi sembra giusto anticipare un'osservazione importante: bisogna lavorare sulla rotaia e tener conto degli errori del passato. Perché non collegare direttamente Trento con Canazei passando anche per i paesi della valle di Cembra?*

*Per Ziano Insieme
Il coordinatore del Convegno
Cristellon Giovanni*

DI SEGUITO
ALCUNE RISPOSTE ALLE DOMANDE FATTE IN SALA DOPO GLI INTERVENTI.

da Roberto Andreatta (dirigente Servizio Trasporti PAT)

Buonasera, si riportano di seguito le risposte alle domande proposte nel convegno di Ziano.

Sul tema dei collegamenti ferroviari, va segnalato come oggi Ora goda di molte più fermate rispetto al periodo ante dicembre 2007, e questo ad esito dell'attivazione del cadenzamento dei treni locali sulla tratta avviato concordemente con la Provincia di Bolzano. Ecco perché ci si potrà "permettere" di attestare le corse autobus provenienti da Penia e dirette a Trento (coordinandole anche con quelle di SAD per evitare sovrapposizioni), con il risultato di raddoppiare poi le corse nella tratta Ora Alba.

Sul problema generale dei collegamenti ferroviari, nelle scorse settimane abbiamo promosso a Verona il preannunciato incontro con oggetto la rimodulazione dei 14 treni ex IR - ancora in capo allo Stato - circolanti tra Brennero e Bologna.

L'incontro si colloca nell'ambito delle iniziative che lo scrivente unitamente a Trenitalia ha posto in essere a seguito delle determinazioni maturate nella riunione svoltasi in PAT con Presidente ed AD del Gruppo FS.

All'incontro erano presenti tutte le Regioni interessate e tutte le Direzioni di Trenitalia, Regione Emilia Romagna, Regione del Veneto, Bolzano.

L'incontro è stato introdotto spiegando il motivo della convocazione facendo un excursus sulla soppressione degli EC e dei due Eurostar, la posizione della PAT, l'incontro con i vertici di FS, l'esigenza di rimodulare gli ex IR tra VR e Brennero al fine di mantenere la griglia del cadenzamento orario dei treni "veloci" e la contemporanea esigenza di attivare collegamenti velocizzati con il nodo di Bologna al fine di consentire l'utilizzo degli ES su Firenze/Roma/Napoli.

Si è ricordato che la competenza di tali 14 ex IR fa ancora capo allo Stato, sottolineando che ciò però non impedisce comunque di rimodulare il servizio - se tutti d'accordo - così come si è precisato che se la prospettiva è senz'altro quella di uno "spacchettamento" con attestamento a Verona (in modo che sia noi che Bolzano per la parte nord e Veneto ed Emilia per la parte sud, possiamo integrarli pienamente nel cadenzamento del servizio locale, come di fatto già sono, specie nell'area prima di Bologna), questo passaggio è privo di "interesse" sotto il profilo finanziario, tenuto conto che il loro costo posto "a catalogo" comporterebbe un notevole incremento dei corrispettivi ai singoli Enti Territoriali coinvolti.

Si è quindi deciso:

1. di concentrare l'attenzione sugli attuali treni IR verso BO del mattino aggiornando i dati delle frequentazioni e richiedendo a RFI/Commerciale uno studio di fattibilità sullo scambio di quattro/cinque tracce da treni Regionali ad IR, che consentirebbe di velocizzare da VR a BO alcune corse al fine anche di ridurre l'eccessivo tempo di sosta ed inversione di marcia attuale a VR (42') degli ex IR.

In tale modo si avrebbero importanti coincidenze sul nodo di Bologna, dal quale ogni 15 partono i convogli dell'AV verso Firenze e Roma, reintroducendo quindi quelle connessioni perse con la soppressione di EC ed IC sul nostro territorio.

2. Con la PABZ si è convenuto di ipotizzare nuovi treni IR velocizzati tra Innsbruck e Verona, effettuati con nuovo Materiale Rotabile policorrente (ed, aggiungo, non necessariamente eserciti da Trenitalia, ma in ipotesi da SAD o imprese tedesche interessate a corse "business").

Conclusione: la soluzione di cui al punto 1 (velocizzazione di treni interregionali attuali su Bologna in connessione con la AV) a questo punto rende del tutto inopportuna la ipotesi di ripristinare i treni EC soppressi con oneri a nostro carico che sarebbero notevolissimi e non compatibili con il quadro di bilancio (ieri mi è pervenuta comunicazione da Trenitalia che per due corse l'onere sarebbe pari a 1.200.000 euro annui), oltre che rischiosi sotto il profilo dell'utilizzo visto anche gli esiti della corsa navetta del mattino che uno dei due andrebbe eventualmente a sostituire (per l'arrivo a Verona in tempo per l'EC delle 6), che al mattino non aveva spesso nemmeno un utente.

Quanto poi al tema del nuovo quadro societario, Trentino trasporti Esercizio è divenuta società a capitale interamente pubblico e gli enti soci possono (non debbono) affidare alla stessa i servizi con affidamento diretto ai sensi della LP 6/2004. L'assetto in house auspicabilmente dovrebbe garantire agli Enti affidanti un grado di controllo sull'esercente il servizio notevole, il tutto finalizzato non solo al contenimento dei costi (vero profilo problematico, legato principalmente al costo del personale, che incide per il 65% sul costo dei servizi) ma anche alla governance dei servizi stessi.

Roberto Andreatta

da Enrico Gorini (presidente associazione Jungo)

20/4/09

Amici di Jungo !

Ci stiamo preparando per il lancio di Jungo a Trento ! Le iscrizioni arrivano !

E finalmente anche a Rimini (città di nascita di chi vi scrive) stiamo iniziando a muoverci (presto nuove notizie).

Sabato intanto (a Rimini) abbiamo fatto le riprese in strada per il cortometraggio illustrativo di Jungo. Ringrazio i nostri 5 attori/attrici per la loro felice interpretazione dello jungonauta. Lo vedrete presto su web.

FAQ: "perché l'ass.jungo è di Rimini e invece il lancio è previsto a Trento" ?

Spesso si domanda come mai l'associazione è di Rimini, mentre l'azione di inculturazione e sperimentazione è stata concentrata soprattutto puntare su Trento. La risposta è tutta qui: l'importante è iniziare bene (cioè: da un territorio particolarmente adatto – e dove si nota maggior attenzione), e non da dove si inizia ! Se a Trento dimostriamo che Jungo funziona, il beneficio ricade su tutti: l'esperienza è replicabile all'infinito, quasi senza ulteriori sforzi. Jungo non necessita, di per se', di adattamenti locali: basta avere la tessera in tasca ! (e basta che molti sappiano, naturalmente, cosa significa quella tessera, esibita in strada). Il resto c'è già: l'organizzazione, i dispositivi per la sicurezza, il know-how.

FAQ: "perché Jungo non fruisce di contributi pubblici" ?

Data la potenzialità di impatto sul traffico, molti si aspetterebbero una larga partecipazione di fondi pubblici o premi. Sarebbe logico. In realtà non ce ne siamo mai preoccupati troppo. Jungo non funzionerà mai solo in virtù di sovvenzione, perchè è la gente 'spigliata' che fa jungo, e quella basta per partire. In realtà comunque, in tema di mobilità, i fondi pubblici (e i premi da bandi), vengono assegnati solo ad enti pubblici (in gran quantità), oppure (in misura ridottissima) a soggetti privati che realizzano progetti per sistemi già esistenti (car-pooling, car-sharing ecc). Siccome Jungo fuoriesce dagli schemi già pensati, non è mai destinatario di ipotetici contributi.

Enrico Gorini
pres. ass.Jungo

Link delle associazioni o enti che hanno partecipato al dibattito:

Associazione Jungo : www.jungo.it
Cooperativa HandiCREA : www.handicrea.it
Convenzione delle Alpi : www.alpconv.org
Cooperativa Carsharing Bolzano : www.carsharing.bz.it