

L'esperto risponde

Roberto Andreatta –Responsabile Servizio trasporti pubblici PAT

1) La Provincia autonoma di Trento è impegnata da 20 anni nell'attività di reporting ambientale: il primo RSA fu infatti del 1988. In presenza di questa importante ricorrenza, Le chiediamo di fare una panoramica sugli ultimi 20 anni in riferimento alla tematica "Trasporti e mobilità" : quali sono state le evoluzioni principali?

Anche in provincia di Trento gli ultimi 20 anni hanno visto consolidarsi la tendenza nazionale europea all'uso della vettura privata per gli spostamenti delle persone, tanto che il tasso di motorizzazione locale e' in linea con quello nazionale (6 vetture ogni 10 abitanti) a conferma di un trend preoccupantemente crescente a partire dal boom degli anni '60.

Al fine di "contrastare" tale situazione, che vede una ripartizione modale con l'80% degli spostamenti dei cittadini affidati al traffico privato ed il 20% ai sistemi di mobilità pubblica, le azioni avviate attengono al miglioramento della rete del trasporto pubblico, sia per il servizio urbano sia extraurbano su gomma, che hanno aumentato le percorrenze (e quindi le corse) in misura pari al 30% negli ultimi vent'anni. Affidati a Trentino Trasporti Esercizio, società di esercizio scorporata dalla Trentino trasporti (a cui rimane il compito di gestione degli assets), tali servizi coprono la mobilità delle valli e le aree urbane non solo di Trento, ma anche di Rovereto e comuni limitrofi, Arco, Riva del Garda, Nago, Torbole, Pergine e Lavis.

I costi di esercizio annui per la Provincia assommano alla non irrilevante cifra di 70 milioni di euro annui, mentre dalle tariffe degli utenti deriva un grado di copertura limitato al 10% circa. Si tratta dunque di un settore fortemente sussidiato, vista la natura di "servizio universale", che deve sposare alla funzione "ambientale" anche una funzione di supporto al diritto alla mobilità per tutti i cittadini.

2) Oggi qual è lo stato della materia? Quali sono gli elementi che, in positivo e/o in negativo, distinguono la situazione attuale da quella passata?

Rispetto al passato e' certamente cresciuta la consapevolezza nei cittadini della necessità, al fine di salvaguardare non solo l'ambiente ma più in generale la qualità della vita (si stima che un automobilista spenda circa 7 anni della sua vita alla ricerca di parcheggio), di una "diversione" modale, anche se l'obiettivo non e' facilmente raggiungibile se non con una pluralità di azioni. E talvolta non e' nemmeno assicurato che con grandi investimenti si ottengano risultati rilevanti (la metropolitana di Tolosa, ad esempio, ha solo in misura minima spostato le abitudini degli automobilisti, 2 punti percentuali circa), tanto da far dire a più di un esperto del settore che se si guardasse solo alla salubrità dell'ambiente (altro e' il tema della congestione e dell'occupazione di spazio) sarebbe preferibile puntare sul miglioramento delle emissioni dei veicoli privati (l'80% appunto degli spostamenti) piuttosto che investire in infrastrutture pubbliche.

E' però evidente che i profili negativi legati alla mobilità privata attengono non solo al tema "ambientale" in senso stretto, ed in tal senso sistemi rapidi di massa (genericamente definibili "ferroviari") in sede dedicata costituiscono unanimemente soluzioni doverose.

3) Quali linee di tendenza si possono individuare guardando al futuro?

Un sistema ferroviario diffuso, che abbia capacità di penetrazione nelle valli del Trentino, intercettando con capillarità di fermate le necessità di mobilità intravalliva, e che non guardi solo a spostamenti verso hub come possono essere le città principali, costituisce una prospettiva importante, specie in quei contesti (Fiemme Fassa, Rovereto Riva) con grandi punte stagionali di turisti. Sono allo studio investimenti in tal senso, laddove più alta e' la possibilità di attenuare i costi di esercizio altrimenti eccessivi in contesti eccessivamente frammentati in termini di dispersione della popolazione nei diversi comuni di periferia.