



Elezioni provinciali del 21 ottobre 2018
PROGRAMMA DEL PARTITO DEMOCRATICO

Relazione della commissione
AMBIENTE E MOBILITÀ



UN'AUTONOMIA CHE PENSA AL FUTURO

L'ambiente, risorsa per uno sviluppo sostenibile

L'ambiente è elemento caratterizzante e risorsa fondamentale della nostra Provincia.

Esso rappresenta, tramite la complessità e sensibilità delle sue molteplici componenti, un sistema da proteggere, in quanto elemento chiave per la promozione di uno sviluppo economico e sociale sostenibile e garanzia fondamentale per la nostra stessa esistenza. La tutela ambientale si contraddistingue per la sua **dimensione trasversale**: la gestione delle attività economiche legate all'agricoltura, al turismo, ai trasporti, alla produzione idroelettrica e ai molti servizi a esse annessi si caratterizza per le molteplici implicazioni ambientali. Una giusta valorizzazione della componente ambientale parte dall'utilizzo sostenibile del territorio e si concretizza attraverso politiche virtuose che ne sappiano coniugare in modo funzionale salvaguardia, conservazione e sviluppo.

L'esaurimento delle fonti energetiche tradizionali, i cambiamenti climatici in atto, la necessità di un consumo controllato del territorio, la riduzione delle emissioni inquinanti, la diminuzione della biodiversità sono temi che richiedono grande attenzione, capacità di analisi e scelte politiche appropriate.

Nel corso degli ultimi decenni è gradualmente cresciuta l'attenzione riposta dalle istituzioni europee e internazionali nelle tematiche relative alla salvaguardia ambientale e alla promozione di uno sviluppo economico sostenibile. L'urgenza della situazione ambientale – causata innanzitutto da una mutazione della condizione climatica globale sempre più evidente e frutto di un effetto serra di origine antropica – è stata oggetto principale di alcuni dei più recenti accordi internazionali. L'attuale normativa relativa alla lotta contro i **cambiamenti climatici**, sottoscritta anche dall'Italia e dall'Unione Europea, richiede agli Stati di far fronte all'emergenza globale con un'azione repentina ed efficace. La risposta a tale appello deve articolarsi in interventi puntuali e tempestivi a diverso livello: sovranazionale, nazionale e locale. È quindi fondamentale che tale attenzione venga adottata anche nelle scelte politiche Trentine, in modo trasversale per tutte le proprie competenze.

La **biodiversità**, frutto di una naturale e rigorosa selezione, rappresenta un patrimonio unico e di immenso valore per la terra trentina che va adeguatamente salvaguardato, anche attraverso idonei interventi normativi che ne tutelino l'integrità.

L'ambiente è anche il **paesaggio** che ci circonda, che ispira, avvolge e condiziona il nostro modo di vivere. Per questo deve essere conservato nella sua armonia, bellezza e unicità.

L'ambiente è inoltre la maggiore **risorsa** per i settori trainanti dell'economia della nostra Provincia e ha una caratteristica fondamentale: non è de-localizzabile. Gli investimenti in termini di sviluppo, in questo settore, rimangono nel tempo a favore del nostro territorio e possono fungere da traino per incrementare l'occupazione.

Il Trentino si contraddistingue, nel contesto nazionale, per una situazione generalmente attenta riguardo alla qualità di gestione del territorio. È tuttavia corretto riconoscere che la sensibilità ambientale dei cittadini trentini è cresciuta nel corso degli ultimi anni, mentre il passato ci lascia alcune eredità, conseguenza di comportamenti che non sempre sono stati sensibili al tema della sostenibilità. Tali **criticità** sono riconducibili ai processi di inurbamento che hanno portato allo

spopolamento delle valli, all'uso eccessivo di prodotti chimici in agricoltura e zootecnia, a insediamenti industriali e turistici poco rispettosi delle vocazioni territoriali, a un modello turistico troppo ancorato alle stagionalità, alla proliferazione delle seconde case, a un eccesso nella produzione dei rifiuti e nell'uso di risorse fossili e di consumo del territorio.

È quindi indispensabile proseguire nei processi di programmazione operati nel corso delle ultime legislature, che grazie all'autogoverno del territorio permettono percorsi di maggiore attenzione in ambito ambientale. Gli **strumenti di pianificazione** quali il PUP per la gestione territoriale, il Piano Generale per l'Utilizzo delle Acque Pubbliche e il Piano Energetico Ambientale Provinciale dimostrano il crescente grado di **consapevolezza** della fragilità del nostro territorio alpino e la necessità di attenzione verso gli interventi e le scelte strategiche da mettere in campo. Uno degli strumenti che la Provincia si è data per incidere positivamente in questi settori attraverso l'attività di controllo e monitoraggio è l'**Agenzia Provinciale per la Protezione dell'Ambiente**, che deve essere messa nelle condizioni di operare efficacemente e autonomamente.

Il percorso deve proseguire con convinzione e deve contenere quel cambiamento culturale necessario all'approccio dei temi che riguardano il territorio. Un **approccio culturale** che investa energie sia nell'azione politica che in quella amministrativa per portare a **migliorare anche i comportamenti individuali**, in un contesto di **Economia Circolare**, a partire da alcune parole chiave: responsabilità, beni comuni, impronta ecologica, gestione intelligente dei rifiuti, vocazioni territoriali, riqualificazioni e recupero dell'esistente. Inoltre, dove serve, ripristinare demolendo gli errori ereditati dal passato.

Appare sempre più evidente che si sono raggiunti e probabilmente superati i limiti di consumo del suolo a fini edilizi. Serve ora una politica capace di analisi della situazione e che sia in grado di **impedire ulteriore consumo di territorio**, ponendo anche un argine alle iniziative puramente speculative. In tal senso si deve prevedere una maggiore operatività nelle possibilità di **recupero del patrimonio esistente** con particolare attenzione per i centri storici, nell'intento di favorirne un migliore e maggiore utilizzo e anche la possibilità di ampliamento dell'esistente subordinato alla riqualificazione energetica per evitare consumo di suolo, unitamente a strumenti quali la perequazione urbanistica, tra volumi edilizi esistenti.

Sono inoltre importanti gli interventi volti a **prevenire e contrastare i dissesti idrogeologici** dovuti ai fenomeni sempre più frequenti di intense precipitazioni atmosferiche, sintomo preoccupante delle variazioni climatiche. Variazioni che richiedono interventi di adattamento alle mutate condizioni meteorologiche, in quanto si prevede che sarà sempre più frequente avere periodi di assenza di precipitazioni ed eventi meteorologici molto intensi. Il quantitativo di acqua annualmente precipitata al suolo rimane invariato, ma si concentra in minor tempo. Necessita quindi trattenere nei bacini artificiali questa risorsa indispensabile, per rilasciarla poi con gradualità.

Azioni che trovano espressione nella gestione intelligente delle foreste e nel programma pluriennale delle opere di regimazione idraulica, elementi basilari di una corretta politica di tutela ambientale, che possa prevedere, se necessario, anche la realizzazione di nuovi invasi.

Il PUP e il Piano Generale di utilizzazione delle acque pubbliche indicano i beni inviolabili del nostro territorio: **la sicurezza del suolo e delle acque, la qualità delle acque**, il pregio e la valenza ambientale, la biodiversità, il patrimonio storico e la centralità del paesaggio. Pertanto riteniamo che questi due preziosi strumenti debbano vincolare ogni programmazione economica e riteniamo che gli strumenti della **pianificazione di Comunità** debbano declinarli in modo intelligente e previdente rispetto alle future generazioni. Positivo il monitoraggio sulla rete acquedottistica tramite la stesura dei FIA, Fascicoli Integrati Acquedottistici, che ne rilevano potenzialità e vulnerabilità, i cui dati dovranno stabilire le priorità d'intervento nella programmazione di finanziamento, in una visione di sistema effettivamente integrato per un utilizzo intelligente della risorsa idrica. A questo va coniugata una attenta gestione del territorio, dal lato della **stabilità geologica**, nelle aree interessate da movimenti franosi per prevenire rischi e pericoli agli abitanti dei territori montani.

Le norme recenti e l'esito del referendum 2011 richiedono un nuovo approccio rispetto al **Servizio Idrico Integrato** e serve determinare gli Ambiti Territoriali Ottimali del servizio idrico. In tale contesto si dovranno prevedere interventi da parte della Provincia per avere una omogeneizzazione, nella qualità del servizio e nelle tariffe, a livello di territorio provinciale.

Una attenta valutazione deve inoltre essere fatta per quanto riguarda l'impatto generato dagli impianti di innevamento, prestando particolare **prudenza** alla costruzione di nuovi impianti e **nuove piste da sci**, evitando comunque insediamenti di nuovi comprensori sciistici, puntando a nuovi modelli di sviluppo turistico e considerando soprattutto gli effetti dei cambiamenti climatici in atto.

Si rileva contestualmente una oggettiva difficoltà, nella gestione della risorsa idrica, da parte di APRIAE. Si propone di istituire una Autorità che possa gestire la risorsa idrica e che possa interagire con i vari utilizzi, acquedottistico, irriguo, idroelettrico, sportivo e ricreativo, al fine di programmarne tutti gli utilizzi, anche nei rapporti con le regioni a valle di confine.

Sicuramente positiva la legge che limita la realizzazione di seconde case nei comuni di montagna a vocazione turistica, per favorire il passaggio a un'economia turistica maggiormente incentrata su logiche di organizzazione alberghiera, e contestualmente va incentivato il riuso dell'esistente la riqualificazione energetica e la qualità architettonica.

Al fine di ridurre il peso della presenza dell'uomo sull'ambiente, è essenziale **ridurre i rifiuti** agendo alla fonte, in fase di produzione e di distribuzione, con misure regolamentari e organizzative concordate con le imprese coinvolte. Deve altresì essere favorita la **cultura del riutilizzo** (prima ancora del riciclo), investendo in informazione e formazione, in una logica che viene sintetizzata nel termine di **Economia Circolare**, aumentando la raccolta differenziata in termini di quantità e qualità, affinché essa raggiunga in ogni comune almeno i livelli già raggiunti nelle località più virtuose, puntando all'uniformità della gestione della raccolta sul territorio. Risultati che **riducono di fatto la necessità di un inceneritore sul territorio provinciale**. Si deve anche ricercare una omogeneizzazione provinciale della tariffa e delle modalità di raccolta, anche per disincentivare trasferimenti individuali di rifiuti da un comune ad un altro.

I moderni impianti di trattamento della frazione umida, presenti sul territorio della nostra

provincia, riescono a garantire la gestione completa ed il relativo smaltimento, anche attraverso una fattiva collaborazione con la Provincia di Bolzano.

È infine necessario predisporre un organico progetto di bonifica per le discariche dismesse.

Attraverso il **Piano Energetico Ambientale Provinciale**, la Provincia Autonoma di Trento si è posta l'obiettivo di raggiungere il 50% di **riduzione delle emissioni in atmosfera** entro il 2030 e del 90% entro il 2050. Tale obiettivo è molto ambizioso e richiede un impegno massiccio di iniziative da mettere in campo a partire da subito. Devono quindi essere incentivate e favorite tutte le azioni che portino al raggiungimento di tali obiettivi: in particolare devono essere sviluppati i programmi di risparmio energetico e quelli di produzione di energia da fonti rinnovabili anche alleggerendo, dove necessario, le procedure burocratiche.

Molto rimane ancora da fare nell'ambito del **risparmio energetico**: si deve **riqualificare** una grossa fetta di patrimonio immobiliare (iniziando da quello di proprietà dell'ente pubblico) per portarlo a un migliore ed efficiente livello energetico; si deve incentivare il monitoraggio e l'analisi dei consumi per poter intervenire correttamente attraverso "**audit energetici**", svolti da soggetti altamente qualificati che permettano interventi mirati; vanno incentivate nuove forme di contratto energetico o contratto di disponibilità che permettano di riqualificare gli edifici senza investimenti diretti da parte della proprietà pubblica. Va inoltre sostenuta la certificazione energetica degli edifici.

Deve essere **incentivata** e favorita la produzione di **energia da fonti rinnovabili**, in particolare per gli impianti di piccola taglia di tipo domestico. È prioritario incentivare l'utilizzo del **micro-idroelettrico**, da posizionare sulle tubature di acquedotti e altre condutture esistenti, in tutti i casi possibili. Questa iniziativa, di assoluta sostenibilità ambientale, non comporta nessuna ulteriore sottrazione di risorsa idrica dai nostri corsi d'acqua e aiuta le finanze dei comuni proprietari degli acquedotti. Da valorizzare, incentivandole, anche la **risorsa eolica**, quella **geotermica**, da **biomasse con reti di teleriscaldamento** e **biodigestori** con recupero energetico, che vanno peraltro realizzati solo dove sono giustificati dalla **filiera corta** del materiale di conferimento.

Il **rinnovo delle grandi concessioni idroelettriche**, patrimonio storico ed elemento caratterizzante di un passato che ha visto la nostra Provincia oggetto di grandi interventi, con opere che hanno cambiato la geografia di molti angoli del Trentino, deve essere seguito con l'obiettivo di mantenere in capo alla nostra Autonomia la completa gestione di tutta la filiera idroelettrica trentina, in un'ottica di regimentazione delle acque oltre che per l'interesse verso la produzione di energia verde e rinnovabile che ci contraddistingue.

I **boschi del Trentino** costituiscono una importante risorsa economica, con la filiera del legno, che deve essere preservata e gestita. Va inoltre sostenuta la valorizzazione dei residui di lavorazione boschiva ed agricola per la produzione di cippato da utilizzare negli impianti di teleriscaldamento, da realizzare dove c'è la materia prima.

I Boschi svolgono anche un'importantissima azione ecologica: assorbono e accumulano il carbonio che viene catturato dall'atmosfera. Gli accordi internazionali prevedono la possibilità di attivare un mercato volontario per lo scambio delle quote di stoccaggio dell'anidride carbonica. Si presenta in tale contesto l'opportunità di sperimentare lo sviluppo, in chiave locale, del **mercato delle quote di**

stoccaggio di carbonio con l'obiettivo di valorizzare e remunerare le relative risorse. Per attivare questa opportunità deve essere istituito un registro provinciale per la contabilizzazione delle quote di carbonio immagazzinate; operazione pilota a livello nazionale che darebbe al Trentino una brillante immagine di visibilità.

La conservazione della diversità biologica o **Biodiversità**, a livello di ecosistema, di specie o di gene, è divenuto uno degli obiettivi primari a livello internazionale ed è stato oggetto di accordi e trattati a partire da quello di Rio de Janeiro del 1992. Recentemente lo Stato italiano ha adottato la Legge 1° dicembre 2015, n. 194 "Disposizioni per la tutela e la valorizzazione della biodiversità di interesse agricolo e alimentare" che istituisce un sistema nazionale di tutela e di valorizzazione delle risorse genetiche locali. La legge prevede una serie di disposizioni che devono essere recepite a livello provinciale, indicando anche il coinvolgimento di tutte le organizzazioni interessate ed i vari Enti e Associazioni presenti sul territorio.

In materia di difesa della biodiversità è importante e necessario ampliare e migliorare le basi di conoscenza nell'ambito del territorio trentino, preservare e ripristinare gli ecosistemi e i loro servizi, includendola nelle diverse politiche provinciali e monitorarne il loro effetto. Necessita anche analizzare l'impatto dei cambiamenti climatici sulla biodiversità, gestire le specie invasive e prevedere un programma di educazione ambientale per sensibilizzare la comunità sull'importanza della tutela della biodiversità.

Una particolare attenzione dovrà essere posta, in coerenza con le Linee guida per la politica turistica provinciale, allo sviluppo di forme di **turismo sostenibile** basate sulla scoperta, conoscenza ed interpretazione del **patrimonio naturalistico, ambientale e culturale** locale, anche in stretta sinergia con attori specializzati quali i Parchi e le aree protette ed i musei della provincia.

I **Parchi**, le **Riserve**, i **Siti** e le **Zone della Rete Natura 2000**, le **Reti di Riserve**, i **Parchi Fluviali** e tutte le **aree protette** trentine, che coprono complessivamente circa il 30% del territorio provinciale, sono identificate ormai come garanzia di eccellenza ambientale, di territorio sano e quindi di una elevata qualità della vita. Ciò influenza la scelta della vacanza, ma aumentano sempre più le aspettative di coloro che si recano in Trentino per godere a pieno di queste specificità.

Sarà importante garantire il livello di qualità dei servizi offerti ed il mantenimento delle infrastrutture esistenti. Questo anche nella gestione del **progetto Orso e Grandi Carnivori**, che deve essere attuata attraverso politiche attente ai vari equilibri, sia sociali e economici che ambientali.

La strategia per una mobilità sostenibile

La crisi economica, la dipendenza dal petrolio, la congestione del traffico, l'impatto ambientale del trasporto su gomma di merci e persone, richiedono l'adozione di un approccio rivolto verso una mobilità sostenibile.

Puntare sulla rotaia e su sistemi di trasporto pubblico oggi è un imperativo, sia per le persone che per le merci. E bisogna farlo trovando le soluzioni che meglio si adattano ad un sistema territoriale alpino, evitando di realizzare opere che non si giustificano per il costo e per l'impatto.

Potenziare il trasporto pubblico in primis quello su rotaia ("cura del ferro"), incentivare la mobilità ciclistica per gli spostamenti legati al lavoro, allo studio e al turismo, ridurre gli spostamenti con l'autovettura privata, incentivare il rinnovo del parco veicolare con il passaggio alla mobilità elettrica e l'utilizzo di mezzi a metano e gas, estendere le zone pedonalizzate: questi gli indirizzi cardine di una strategia integrata orientata alla mobilità sostenibile.

Il PD ha una visione del **sistema della mobilità provinciale e delle interconnessioni** tra il Trentino ed il resto del mondo **che ci proietta in una dimensione europea**. Ciò significa porsi obiettivi sfidanti di riduzione del traffico, dei consumi petroliferi e delle emissioni di CO₂, di allineamento sulle più avanzate esperienze europee e sui principi della Convenzione delle Alpi.

In quest'ottica è indispensabile, come previsto dalla recente legge provinciale n. 6/2017, redigere il **piano provinciale della mobilità sostenibile**, che affronti, attraverso processi di partecipazione popolare, i nodi e le scelte almeno per i prossimi 20 anni e la programmazione degli interventi secondo un percorso temporale e finanziario fattibile.

Sui temi della mobilità sostenibile si ritiene opportuno attivare un confronto partecipato con i territori confinanti comprese le province dell'Euregio.

Nei prossimi anni si giocano partite decisive per le vie di comunicazione della nostra terra: con particolare riferimento **alla rete ferroviaria, rete autostradale e viaria in genere**.

Rete ferroviaria

Si ritiene indispensabile invertire il rapporto del trasporto, di merci e persone, tra strada e rotaia, che attualmente vede in netta prevalenza il trasporto su gomma.

Per il PD questa è l'azione principale per raggiungere gli obiettivi ambientali prefissati dagli accordi internazionali sul clima, in un contesto territoriale in cui il traffico sia delle merci che dei passeggeri è destinato, anche se non con il ritmo previsto da alcuni economisti, ad aumentare nei prossimi anni.

Sulla rete ferroviaria la questione cruciale è rappresentata dal progetto europeo che prevede la realizzazione del corridoio n. 5 che da Stoccolma va a Palermo. E' il collegamento che, più di altri, collega il nostro paese al Nord Europa attraversando tutto il Trentino. Alcuni tratti sono già stati realizzati (circonvallazione di Innsbruck), è in corso la realizzazione della **galleria di base del**

Brennero (lunghezza 55 Km) e il tragitto della nuova linea ferroviaria (cosiddetta TAC-TAV) è definito fino a Bolzano e in buona parte già appaltato o in corso di appalto. Sulla realizzazione dell'opera sono ufficialmente impegnate l'Europa, l'Austria e l'Italia per le loro parti di competenza. La Provincia di Bolzano ha già fatto o sta completando le scelte che riguardano il territorio altoatesino. La Provincia di Trento deve ancora adottare e perfezionare le scelte sul percorso che interessa il Trentino.

Il territorio trentino deve e vuole essere protagonista di queste scelte e per esserlo nel modo più responsabile possibile è necessario che i dirigenti politici discutano le grandi sfide e le scelte del futuro con la comunità: **il coinvolgimento delle comunità locali e la partecipazione popolare è cruciale** per la realizzazione di quest'opera. In tal senso guardiamo all'esperienza positiva dell'Osservatorio per la realizzazione della Galleria di Base del Brennero e della tratta di accesso sud operativo dal 2007 che ha operato per ridurre al minimo gli impatti dell'opera sulle persone e sull'ambiente.

Le scelte problematiche da effettuare in Trentino riguardano essenzialmente la circonvallazione di Trento e la circonvallazione di Rovereto.

Quando sarà operativo il tunnel di base e il nuovo tratto fino a Bolzano, per il trasporto merci – in base ai dati finora disponibili - non si renderà necessario realizzare nuove linee ferroviarie, ma basterà potenziare alcuni tratti della linea esistente per consentire il transito di più di 300 treni giornalieri (attualmente ne passano circa 130) e quindi per coprire anche futuri aumenti del trasporto di merci e persone.

Preso atto che appare tramontata l'ipotesi della galleria da Lavis (Sorni) a Trento prevista nel progetto iniziale della nuova linea e considerato il recente accordo con la provincia di Bolzano affinché l'**interporto di Trento**, opportunamente potenziato, sia al servizio dell'intera Regione e possa garantire un efficiente trasferimento delle merci dalla strada alla rotaia con la formazione di treni merci, resta da affrontare il nodo del **transito di Trento**.

Con riguardo al capoluogo, premesso che si ritiene fondamentale che i treni passeggeri internazionali ad alta velocità continuino a far sosta a Trento e che dal punto di vista urbanistico è cruciale il mantenimento della stazione nel cuore della città (magari portata su più livelli come in altre città italiane), si ritiene necessario approfondire benefici e costi della realizzazione della **circonvallazione ferroviaria** in galleria da via Brennero (ex scalo Filzi) fino a sud di Mattarello per il transito delle merci e, in una prima fase, anche per il transito passeggeri. Tale intervento, assieme alla costruzione di una stazione temporanea all'ex scalo Filzi, consentirebbe di eseguire **l'interramento dell'attuale linea ferroviaria nel tratto urbano** tra Trento nord e Trento sud (circa 3Km) effettuando lo scavo a cielo aperto, senza il transito dei treni durante i lavori; questo permetterebbe, secondo le prime stime, almeno il dimezzamento dei costi rispetto all'interramento con treni in transito.

Tale nuovo scenario, che in questi mesi è oggetto di approfondimento sia da parte di Ministero dei Trasporti e Infrastrutture, Ferrovie e Provincia Autonoma di Trento, sia da parte dell'Amministrazione del capoluogo nell'ambito del gruppo di lavoro per la revisione del Piano Regolatore Generale, consente di aprire un ampio dibattito sull'**opportunità** per la città di liberarsi

della barriera ferroviaria e sui benefici urbanistici conseguenti, con la riqualificazione di una fascia centrale nord-sud e con l'affaccio al fiume, come previsto nella variante al PRG del 2002 (arch. Busquets). Una trasformazione straordinaria, epocale per la città.

Certamente si dovranno valutare tutte le conseguenze, anche e soprattutto di tipo ambientale sulle problematiche idrogeologiche nel passaggio in galleria, sulla formazione del cantiere, nel deposito e uso del materiale di scarto e dall'altra l'eliminazione dell'inquinamento acustico per la città e la centralità fondamentale della stazione attuale.

Per la città di **Rovereto** sono necessari approfondimenti con la comunità, ma allo stato attuale si ritiene più opportuno potenziare il tratto ferroviario esistente, tenendo conto dei rischi di tipo idrogeologico e ambientale che comporterebbe la realizzazione della circonvallazione così come ipotizzata nel primo progetto di fattibilità.

Accanto al tema principale si sono formalizzate **altre interessanti ipotesi di sviluppo della mobilità ferroviaria**, sia come potenziamento dell'esistente che come nuove tratte ferroviarie:

- **Rovereto – Riva:** si ritiene prioritaria la realizzazione di tale collegamento ferroviario (sulle orme di quello a suo tempo esistente) nell'ambito del progetto strategico della linea **Monaco-Riva del Garda;**
- **Ferrovia Trento - Venezia:** ipotesi di potenziamento e rettifica in alcuni tratti con la completa elettrificazione. Con l'assunzione da parte della Provincia della sua gestione da "ramo secco" del sistema ferroviario nazionale, la linea della Valsugana potrà diventare sempre più un asset decisivo per il territorio provinciale. Con un miglioramento strutturale della linea si potrebbero migliorare frequenze e tempi di percorrenza rendendola più competitiva verso il trasporto privato.
- **Strigno - Feltre:** ipotesi di collegamento della Ferrovia Valsugana con Feltre nell'ambito del progetto di anello ferroviario "Treno delle Dolomiti" (sistema di integrazione turistico-economica);
- **Trento – Male – Mezzana:** prolungamento oltre l'attuale capolinea con ipotesi di collegamento alle ferrovie della Svizzera;
- **Trento - Canazei:** realizzazione del collegamento del capoluogo con le valli Fiemme e Fassa passando per la Val di Cembra.
- **Trento collegamento nord-sud,** progetto "Nordus": collegamento fra Zambana e Mattarello
- **Trento centro - Trento est:** collegamento Trento-Povo in sede propria con funicolare
- **Trento tramvia elettrica circolare cd "Ring":** collegamento del fondovalle con l'intera collina est, sfruttando il percorso urbano della Ferrovia Valsugana; tale idea progettuale prevede anche lo spostamento della Valsugana in galleria nel tratto Civezzano-Trento Nord (nuovo bypass ferroviario)

- **Metropolitana Valle dell'Adige** (con il recupero anche di tutte le vecchie stazioni) lungo l'asse dell'Adige da Ala a Mezzocorona come estensione della linea "Nordus".

Sono tutte ipotesi che hanno la loro ragion d'essere nel comune obiettivo di una comunità che sa guardare ad un futuro diverso capace di scardinare le certezze consolidate, ma ormai avviate ad effetti più negativi che positivi, per inventarsi un nuovo stile di vita che punta alla sostenibilità e alla **qualità della vita**. L'approfondimento di ognuna di queste ipotesi dovrà trovare posto nel piano della mobilità sostenibile; dovranno essere valutati, costi, benefici, fattibilità tecnica, tempi di realizzazione e scala delle priorità.

Trasporto pubblico più appetibile

La mobilità ecocompatibile contribuisce, assieme alle energie rinnovabili, al raggiungimento degli obiettivi sul clima e per questo occorre attuare una strategia che preveda maggior sostegno e precedenza a **mezzi di trasporto meno inquinanti**. Muoversi in maniera sostenibile vuole dire muoversi di meno in macchina e muoversi di più con mezzi collettivi o con mezzi diversi meno inquinanti.

Il trasporto pubblico è un vero e proprio servizio sociale, in cui il rapporto costi-benefici va allargato agli aspetti sociali, ambientali, turistici e non solo alla dinamica costi-ricavi. Il sistema su gomma, a parte i ricorrenti adeguamenti a fronte di diverse esigenze del sistema territoriale, risulta sufficientemente capillare sul territorio, ma vanno previsti interventi specifici per: potenziare il cadenzamento, rendere facili le coincidenze e l'interscambio modale gomma-ferro, rendere più facile l'accesso tramite l'utilizzo di mezzi con ingresso a piano basso, rendere più facile e conveniente l'utilizzo dei mezzi pubblici nelle tre province dell'Euregio tramite adeguate politiche tariffarie (Euregio Family Pass). In quest'ottica, per il potenziamento del servizio di trasporto pubblico si ritiene fondamentale perseguire i seguenti due obiettivi:

1. **Potenziamento e cadenzamento a 30 minuti** - per tutto l'arco della giornata - di tutti i servizi ferroviari (Brennero, Valsugana e Trento-Marilleva), analogamente a quanto avviene in Alto Adige e Tirolo; contestuale riorganizzazione e cadenzamento di tutto il trasporto pubblico su gomma offrendo interscambi sistematici con la ferrovia.
2. **Superamento della distinzione tra biglietto e abbonamento** con un nuovo sistema tariffario ispirato all'Alto Adige Pass, una sorta di telepass del trasporto pubblico con addebito bancario o prepagato valido su tutti i servizi provinciali su ferro e su gomma. Uniformare sullo stesso sistema tariffario anche le card turistiche di ambito.

Rete stradale e autostradale

Gli interventi sulla rete stradale primaria, strade e autostrade, devono avere come primo obiettivo il miglioramento della **qualità della vita** di chi abita, lavora sul territorio provinciale, o si trova per turismo. Con la diffusione capillare della rete telematica e il suo utilizzo sempre più facilitato per il cittadino, diventa più importante investire risorse per interventi mirati a risolvere criticità puntuali che non viceversa pensare ad aumentare la capacità dei flussi di spostamento e di attraversamento. Quindi non nuove strade per velocizzare il traffico ma eventualmente solo **circonvallazioni** che tolgano traffico dai centri abitati aumentandone la **vivibilità**.

Sulla rete autostradale occorre ribadire l'impegno di tutti per una **prosecuzione della gestione dell'A22 da parte di Autobrennero**. L'attuale gestione ha rappresentato un buon esempio di protagonismo delle comunità locali, attenzione ai territori, accantonamento di risorse per il trasporto pubblico, qualificata manutenzione delle strutture.

Va potenziato l'impegno strategico di A22 per la **sostenibilità ambientale**. Va ulteriormente ridotto l'inquinamento acustico soprattutto nei tratti di attraversamento delle zone abitate attraverso l'installazione di ulteriori barriere antirumore. Al fine di ridurre le emissioni inquinanti va portata avanti la sperimentazione della riduzione del limite di velocità da 130 a 100 Km/h sul territorio trentino; il Progetto "BrennerLEC – Lower Emission Corridor" elaborato da A22 e sostenuto dalla UE, riguarda il tratto da Bolzano Nord a Rovereto Sud e prevede la riduzione degli ossidi di azoto del 39% e di CO2 del 22%.

E' indispensabile, già da subito, ridurre (o almeno non aumentare) il **transito di trasporto pesante** sulla A22 spostando sulla ferrovia attuale una parte delle merci (qualche anno fa transitavano circa 15-20 treni/giorno di container sulla RO-LA ora ridotti a 1-2): ciò è possibile con una adeguata **politica delle tariffe** e una migliore efficienza nella formazione dei convogli ferroviari.

Al tempo stesso va ribadito il **no al completamento dell'autostrada Valdastico**. Il Trentino è un pezzo di regione alpina, non è un prolungamento della pianura padana. Tale ipotesi di collegamento autostradale, che non avrebbe sostenibilità economica, è anche in contrasto con la politica europea e nazionale dei trasporti attraverso le Alpi che prevede un rilevante investimento nel potenziamento della ferrovia del Brennero da Verona a Monaco.

Inoltre, si considera l'**aeroporto Catullo** di Verona strategico per il Trentino non solo per il turismo ma anche per chi deve muoversi per lavoro, studio, ricerca.

Superamento dei nodi viabilistici più critici. Negli ultimi 15 anni il Trentino ha investito oltre 2 miliardi di euro in infrastrutture stradali. Certamente ci sono alcuni "colli di bottiglia" da risolvere, soprattutto per quanto riguarda l'impatto che il traffico ha su insediamenti abitativi. Con la **realizzazione delle Varianti** oggi già in progettazione o in gara d'appalto; con la sistemazione del Collegamento Loppio-Busa, o con la sistemazione delle tratte oggi meno sicure della SS47 della Valsugana, e dell'attraversamento della Città di Rovereto, il grosso della viabilità provinciale risulterà sostanzialmente adeguato.

Con i " **Piani Stralcio della Mobilità**" le **Comunità di Valle** dovranno fare sintesi tra le diverse esigenze territoriali e stabilire su quali priorità val la pena di puntare, consentendo nei limiti del

possibile una pianificazione condivisa. Le risorse finanziarie dedicate alle grandi infrastrutture sono certamente più ridotte rispetto agli anni scorsi, ma comunque non sarebbe giusto e necessario continuare in questa direzione di continuo ampliamento della capacità di carico del sistema stradale trentino. Pur nella consapevolezza che la soluzione di alcuni nodi viabilistici ha letteralmente cambiato la qualità della vita di intere comunità ora l'attenzione si deve spostare in maniera crescente sul trasporto pubblico e sulle diverse opzioni di mobilità.

La mobilità su strada è parzialmente sostituita dalla mobilità telematica, e per quanto riguarda la mobilità turistica aumenta sempre più quella alternativa. Forse ci stiamo davvero avviando verso **esigenze di qualità** più che di quantità.

Le città si difendono sempre più dall'invasione dell'automobile, aumentando le ZTL, perché non dovrebbe essere così anche per le periferie o per i centri minori? Il PD si pone al fianco delle comunità, non solo per coglierne le esigenze più immediate, ma per condividere con esse visioni più ampie di un futuro che necessariamente sarà diverso dal presente.

In quest'ottica si inseriscono anche le iniziative per la riduzione del traffico inquinante, atmosferico e acustico, sui **passi delle Dolomiti**. Si ritiene necessario potenziare le iniziative con le quali si è iniziato a sperimentare azioni in tale direzione. La "chiusura al traffico motorizzato" non deve apparire come una cosa negativa ma deve essere percepita come "un'apertura" ad altre forme di frequentazione di porzioni di territorio che sono riconosciute tra le più spettacolari del nostro pianeta.

Il PD sostiene l'opportunità di affrontare questo tema come una delle priorità a breve termine per arrivare a definire modalità concrete e fattibili di attuare **progetti di mobilità/accessibilità alternativa** a questo patrimonio ambientale. Questi importanti progetti vanno chiaramente pensati e condivisi con le province confinanti di Bolzano e Belluno.

Riguardo agli **impianti a fune**, tenuto conto di una dotazione attuale già ottima si propone una strategia che punti, dove opportuno, all'ammodernamento e all'efficientamento degli impianti esistenti. Con riguardo al collegamento rapido del capoluogo con il **Monte Bondone**, sarà necessario valutarne la sostenibilità economica tenendo conto anche degli esiti degli approfondimenti in corso in sede di revisione del Piano Regolatore Generale e dello studio commissionato dal Comune di Trento sullo sviluppo sostenibile del Monte Bondone (Masterplan).

Potenziamento della mobilità elettrica, della mobilità ciclistica e dei servizi di mobilità condivisa

Mobilità elettrica. Il potenziamento delle infrastrutture di ricarica lungo le principali arterie di traffico e la valorizzazione della mobilità elettrica su tutto il territorio provinciale, in sinergia con gli altri territori della macroregione alpina, potrà dare un contributo rilevante nell'incentivare i servizi di trasporto locale per lavoratori e turisti nel passaggio alla trazione elettrica, consentendo benefici in termini di riduzione di emissione di CO2 e di polveri sottili. L'incentivazione della mobilità elettrica dovrà essere uno dei punti centrali del prossimo piano provinciale della mobilità sostenibile.

Mobilità ciclistica. Altro indirizzo strategico è dato dal potenziamento della mobilità ciclistica sia nelle valli e nelle aree urbane, soprattutto alla luce dell'incredibile successo e diffusione che stanno avendo le biciclette elettriche. Va posta attenzione sia ai percorsi turistici che ai collegamenti casa-scuola, casa-lavoro e casa-impianti sportivi. Vanno potenziati i progetti Trento&Bici. Fondamentale per migliorare lo sviluppo della rete provinciale dei percorsi ciclopedonali – uno dei fiori all'occhiello della nostra provincia - è il collegamento tra aree urbane e valli laterali: in questo contesto si inserisce la realizzazione dei collegamenti del capoluogo con la Valle dei Laghi e, nel tratto Trento-Pergine, con la Valsugana.

Mobilità condivisa. Occorre proseguire nel potenziamento dei servizi moderni e sempre più richiesti, specie dai giovani, di "mobilità condivisa": carpooling, carsharing, bikesharing (anche nelle nuove forme "a flusso libero", free-floating) contribuiscono a migliorare la qualità della vita nelle nostre città e nei nostri territori.

Più autostrade digitali, minore necessità di muoversi

Ciò significa rendere più facile lo spostamento di idee, di dati, di informazioni, del lavoro per facilitare la permanenza delle persone e delle imprese nel proprio contesto territoriale.

Due le direttrici su cui muoversi:

- 1) percorrere la strategia indicata dal PUP, cioè l'attuazione di un Trentino policentrico, con una riforma istituzionale che sottragga Trento da una abnorme concentrazione di funzioni, con la **riduzione della mobilità per lavoro e per l'accesso ai servizi della pubblica amministrazione** così da ridurre per quanto possibile la necessità di spostarsi per servizi o per lavoro!
- 2) facilitare lo spostamento delle idee e del lavoro: nell'ambito del programma di modernizzazione del Trentino e dell'**accesso alla rete internet ultraveloce**, perseguire l'obiettivo di garantire entro il 2020 una velocità di connessione di 100 Megabit a tutte le aree produttive e turistiche del territorio e alla maggioranza delle utenze residenziali ed almeno 30 Megabit alla restante popolazione (zone critiche), in modo da rendere più accessibile il lavoro, un'economia diffusa e l'apertura di esperienze locali su palcoscenici internazionali.