

PERGINE : UN NODO CRUCIALE PER LA MOBILITA' PUBBLICA DA E VERSO TRENTO.

DOCUMENTO REALIZZATO DAL COMITATO SPONTANEO
"PER UN'ALTRA PERGINE"

- 19 luglio 2005 -

Alla Cortese Attenzione

Sindaco di Pergine Valsugana
Renzo Anderle

Vicesindaco e Assessore - Marco Osler
Assessore - Claudia Anderle
Assessore - Mara Carli
Assessore - Marco Morelli
Assessore - Renato Nisco
Assessore - Aldo Zanella

Gruppi consiliari del Comune di Pergine Valsugana

Presidente del Comprensorio Alta Valsugana
Sergio Anesi

Sindaci paesi limitrofi a Pergine

Assessore alle opere pubbliche, protezione civile e autonomie locali
Silvano Grisenti

Assessore all'urbanistica e ambiente
Mauro Gilmozzi

Presidente Trentino Trasporti
Vanni Ceola

Trenitalia - Direzione Provinciale Trento

Direttore dell 'Azienda Provinciale Protezione Ambiente
Fabio Scalet

PERGINE : UN NODO CRUCIALE PER LA MOBILITA' PUBBLICA DA E VERSO TRENTO.

DOCUMENTO REALIZZATO DAL COMITATO SPONTANEO
"PER UN'ALTRA PERGINE"

- 19 luglio 2005 -

Sintesi del documento

Introduzione

Contraddizioni e limiti di quanto in fase di realizzazione fra Pergine e Trento

Situazione attuale della mobilità pubblica nel "nodo" di Pergine

Osservazioni e domande

Proposte

Introduzione

Da molti - forse da troppi! - anni, si parla di potenziamento della ferrovia della Valsugana, di realizzazione di una metropolitana di superficie e di intermodalità tra gomma e rotaia; provvedimenti che contribuirebbero a rendere l'offerta del trasporto pubblico sempre più appetibile, a ridurre il traffico automobilistico privato e conseguentemente l'inquinamento che da esso deriva.

La realizzazione della stazione intermodale di Pergine e l'arrivo dei nuovi treni, dovrebbero finalmente consentire una nuova e migliore offerta di trasporto pubblico, non solo per i perginesi, ma anche per quanti confluiscano necessariamente verso il borgo per poi recarsi a Trento e viceversa.

All'apparenza sembra che i risultati siano scontati, ma nella realtà la nuova costruzione e i nuovi mezzi, entrambi investimenti sicuramente costosissimi, potrebbero riservare delle sgradite sorprese: tempi di percorrenza e frequenze insoddisfacenti!

Oltre a questo, come accade in altri settori (si pubblicizza la raccolta differenziata e nel frattempo si progetta l'inceneritore), anche nell'ambito della mobilità, si possono notare delle scelte strategiche in netta contrapposizione tra loro. Se da un lato, infatti, s'investe in un'opera come la stazione intermodale di Pergine, dall'altro la nostra Giunta provinciale continua imperterrita a perseguire una logica ormai vetusta (volta paradossalmente ad incentivare l'uso del mezzo privato!), con la costruzione di imponenti e onerose opere stradali (come le gallerie sotto Martignano), oppure riproponendo l'autostrada della Valdadige come soluzione dei problemi del traffico lungo la Valsugana. In quest'ultimo caso preme sottolineare che l'eventuale costruzione di questa nuova autostrada, oltre a notevoli sacrifici di territorio vocato alla coltivazione della vite ed a sicuri scompensi idrogeologici per l'opera in galleria, comporterà inevitabilmente la costruzione di una terza corsia dell'autostrada del Brennero, senza risolvere il problema del traffico pendolare che caratterizza la Valsugana.

Il paradosso si raggiunge quando, anche nel territorio di Pergine, si cerca di proporre con forza la costruzione di ulteriori strade, anche in zone dove il problema traffico è praticamente inesistente. Un esempio per tutti è la prospettata "Variante Mochena", il cui tracciato affiancherebbe il torrente Fersina fra Brazzaniga ed il ponte di Serso, andando a distruggere una delle poche aree verdi e caratterizzanti di una Pergine ormai stravolta e resa anonima da un'edificazione selvaggia.

Contraddizioni e limiti di quanto in fase di realizzazione fra Pergine e Trento

Il traffico su gomma lungo la Valsugana, specificatamente nel tratto che da Pergine porta a Trento, ha raggiunto sicuramente dei livelli di elevata criticità. Sono note a tutti le quotidiane code in direzione Trento al mattino e in direzione Pergine alla sera che certamente non scompariranno d'incanto una volta terminate le gallerie sotto Martignano. Tali opere renderanno più scorrevole il traffico dei mezzi pesanti durante l'arco della giornata, ma certamente non potranno risolvere il problema del traffico "pendolare" concentrato in precise ore della giornata.

L'entrata a Trento, anche con la nuova galleria in "discesa", sarà, infatti, comunque limitata dalle inevitabili strozzature provocate da strade di accesso che solo apparentemente verranno by-passate dall'opera (bivio di San Donà, via Valsugana, via Missioni Africane) e da una via Brennero (direzione Trento e Lavis) che dovrà assorbire e smaltire il flusso che rapidamente dovrebbe scendere verso valle.

L'offerta di trasporto pubblico su strada, attualmente si riassume in un servizio di autocorriere che, nonostante la corsia preferenziale, accumula dei sensibili ritardi. La coda "mattutina", infatti, inizia anche per le autocorriere all'altezza della Mochena (bivio per Pinè), quindi molto prima dell'inizio della corsia preferenziale!

Il trasporto pubblico su rotaia non presenta i problemi del traffico su gomma, ma deve inevitabilmente scontare l'attuale presenza di treni vetusti e l'esistenza di un solo binario (senza la possibilità di zone di incrocio) nel tratto tra Pergine e Villazano.

Per aumentare la frequenza di percorrenza dei treni, come ormai risaputo, urge raddoppiare la ferrovia nel tratto Pergine - Villazano o quantomeno consentire un incrocio in questa zona; altrimenti anche con il moderno Minuetto non sarà possibile avere treni con frequenza minore ai 30 minuti attuali! Inoltre, da qualche mese, sono iniziati i lavori per la realizzazione di una fermata della ferrovia della Valsugana in prossimità dell'Ospedale di Santa Chiara a Trento, ed altre fermate cittadine sembra siano in fase di

PERGINE : UN NODO CRUCIALE PER LA MOBILITA' PUBBLICA DA E VERSO TRENTO

progettazione: è chiaro che ciò influirà pesantemente sulla frequenza delle corse, rendendo meno appetibile il trasporto pubblico su rotaia!

Insomma, la metropolitana di superficie appare solo come un bel sogno, nel quale si stanno investendo preziosi fondi pubblici senza una reale programmazione e determinazione!

E che dire della stazione intermodale di Pergine? Se non verrà garantita una maggiore frequenza dei treni da e per Trento, ed una reale coincidenza con le autocorriere, non sarà certo incrementato l'attuale ed esiguo utilizzo del treno!

Situazione attuale della mobilità pubblica nel "nodo" di Pergine

Ad un'incerta situazione futura va infatti ad aggiungersi una situazione attuale molto carente, con la mancanza totale di adeguamento dell'offerta di trasporto pubblico ad un'ottica che risponda alle attuali esigenze di mobilità.

- Gli orari delle autocorriere sono socialmente arretrati (non considerano i nuovi orari di lavoro e le nuove esigenze di servizio) e non tengono assolutamente conto delle modificate condizioni di traffico (apparentemente gli orari teorici sembrano offrire ancora un servizio efficiente e puntuale, in realtà risulta che i tempi di percorrenza si sono notevolmente allungati, in particolar modo per chi giunge dai paesi limitrofi a Pergine).
- Nonostante il notevole sviluppo urbanistico del borgo, delle frazioni e dei paesi limitrofi, non esiste ancora un regolare trasporto pubblico che colleghi efficientemente queste realtà fra loro.
- Nessuna corsa che giunge a Pergine dalle zone limitrofe (Pinè, Valle dei Mocheni, Susà) prevede una qualche coincidenza con il treno, o meglio, anche se l'orario teorico talvolta la permette, nella realtà, a causa del traffico, quest'opportunità viene quotidianamente disattesa.

A supporto di questa ultima affermazione, alcuni pratici esempi:

Orario Treni in partenza da Pergine verso Trento (mattino)	Orario Autocorriere in arrivo a Pergine - Piazza Gavazzi (mattino)		Note
	da Palù - S.Orsola		
	Teorico	Reale	
7.03	6.57	7.02 ÷ 7.05	Coincidenza persa!
7.34	-	-	Corsa non prevista!
8.03	7.50	8.00 ÷ 8.10	Coincidenza persa!
9.21	9.14	9.17 ÷ 9.20	Coincidenza persa!
10.20, 12.47, 13.53	-	-	Corse non previste!

Orario Treni in partenza da Pergine verso Trento (mattino)	Orario Autocorriere in arrivo a Pergine - Piazza Gavazzi (mattino)		Note
	da Fierozzo - Frassilongo		
	Teorico	Reale	
7.03	6.58	7.03 ÷ 7.06	Coincidenza persa!
7.34	-	-	Corsa non prevista!
8.03	7.53	8.00 ÷ 8.10	Coincidenza persa!
-	-	-	-
9.21, 10.20, 12.47, 13.53	-	-	Corse non previste!!

PERGINE : UN NODO CRUCIALE PER LA MOBILITA' PUBBLICA DA E VERSO TRENTO

Orario Treni in partenza da Pergine verso Trento (mattino)	Orario Autocorriere in arrivo a Pergine - Piazza Gavazzi (mattino)		Note
	da Baselga di Pinè		
	Teorico	Reale	
7.03	6.59	7.05 ÷ 7.10	Coincidenza persa!
7.34	7.29	7.35 ÷ 7.40	Coincidenza persa!
8.03	8.01	8.10 ÷ 8.15	Coincidenza persa!
-	-	-	-
9.21	9.02	9.12 ÷ 9.17	Coincidenza persa!
10.20, 12.47, 13.53	-	-	Corse non previste!

Orario Treni in partenza da Pergine verso Trento (mattino)	Orario Autocorriere in arrivo a Pergine - Piazza Gavazzi (mattino)		Note
	da Susà		
	Teorico	Reale	
7.03	7.05	7.05 ÷ 7.10	Coincidenza persa!
7.34			Corsa non prevista!
8.03	7.50	7.55 ÷ 8.00	Coincidenza con una corsa e un po' di fortuna!
9.21, 10.20, 12.47, 13.53	-	-	Corse non previste!!

Orario Treni in partenza da Pergine verso Trento (mattino)	Orario Autocorriere in arrivo a Pergine - Piazza Gavazzi (mattino)		Note
	da Nogarè - Madrano		
	Teorico	Reale	
7.03			Corsa non prevista!
7.34			Corsa non prevista!
8.03	7.50	8.00 ÷ 8.05	Coincidenza persa!
9.21	9.45	9.45 ÷ 9.50	Coincidenza persa!
10.20, 12.47, 13.53	-	-	Corse non previste!

Conclusione: Da questa semplice analisi si deduce che, al mattino, solo un giovane che partendo da Susà arriva a Pergine alle ore 7.55 ÷ 8.00 riesce con un passo molto veloce (per non dire di corsa!) e una buona dose di fortuna a prendere la coincidenza con il treno delle 8.03.

In tutti gli altri casi, a causa del traffico presente soprattutto a Pergine, le autocorriere provenienti dalle zone limitrofe non consentono alcuna coincidenza con il treno.

La situazione al pomeriggio è addirittura peggiore con poche autocorriere da Pergine verso le valli limitrofe.

Orario Treni in arrivo a Pergine da Trento (pomeriggio)	Orario Autocorriere in partenza da Pergine - Piazza Gavazzi (pomeriggio)		Note
	verso Palù - S.Orsola		
	Teorico	Reale	
13.22	13.50		Attesa 28 minuti
13.52	13.50		Il treno arriva 2 minuti dopo
14.51			
15.49			
16.39	17.45		Attesa 66 minuti
17.49	17.45		Il treno arriva 3 minuti dopo
	19.00		Attesa 71 minuti
18.58	19.00	"19.05"	Con una corsa e il buon senso dell'autista atesina
19.52, 21.30			Corse non previste!

PERGINE : UN NODO CRUCIALE PER LA MOBILITA' PUBBLICA DA E VERSO TRENTO

Orario Treni in arrivo a Pergine da Trento (pomeriggio)	Orario Autocorriere in partenza da Pergine - Piazza Gavazzi (pomeriggio)		Note
	verso Frassilongo - Fierozzo		
	Teorico	Reale	
13.22	13.45		Attesa 23minuti
13.52	13.45		Il treno arriva 7 minuti dopo
14.51			Corsa non prevista!
15.49			Corsa non prevista!
16.39	17.45		Attesa 66 minuti
17.49	17.45		Il treno arriva 3 minuti dopo
	19.00		Attesa 71 minuti
18.58	19.00	"19.05"	Con una corsa e il buon senso dell'autista atesina
19.52, 21.30			Corse non previste!

E' utile precisare che la domenica, per alcune zone meno fortunate come la Valle dei Mocheni, non è garantito nessun servizio di autocorriere.

Insomma come possiamo vedere anche dalle tabelle successive, la situazione complessiva non solo non rappresenta già oggi una valida alternativa al trasporto privato su gomma, ma non è nemmeno una buona premessa al trasporto intermodale!

In previsione dell'apertura della Stazione intermodale, quest'offerta andrebbe sicuramente ampliata e resa più appetibile, se si vuole realmente favorire il trasferimento del traffico dall'uso del mezzo privato a quello del mezzo pubblico, con efficaci effetti nella riduzione dell'inquinamento!

Orario Treni in arrivo a Pergine da Trento (pomeriggio)	Orario Autocorriere in partenza da Pergine - Piazza Gavazzi (pomeriggio)		Note
	verso Baselga di Pinè		
	Teorico	Reale	
13.22	-	-	Corsa non prevista!
13.52	-	-	Corsa non prevista!
14.51	-	-	Corsa non prevista!
15.49	-	-	Corsa non prevista!
16.39	17.38	-	Attesa 59 minuti
17.49	17.38	-	Il treno arriva 11 minuti dopo, coincidenza persa
	18.53	-	Attesa 64 minuti
18.58	18.53	-	Il treno arriva 5 minuti dopo, coincidenza persa
19.52, 21.30	-	-	Corse non previste!

Orario Treni in arrivo a Pergine da Trento (pomeriggio)	Orario Autocorriere in partenza da Pergine - Piazza Gavazzi (pomeriggio)		Note
	verso Susà		
	Teorico	Reale	
13.22	13.47	-	Attesa 25 minuti
13.52	13.47	-	Il treno arriva 5 minuti dopo, coincidenza persa
14.51	-	-	Corsa non prevista!
15.49	-	-	Corsa non prevista!
16.39	-	-	Corsa non prevista!
17.49	18.02	-	Attesa 13 minuti
18.58, 19.52, 21.30	-	-	Corse non previste!

Orario Treni in arrivo a Pergine da Trento (pomeriggio)	Orario Autocorriere in partenza da Pergine - Piazza Gavazzi (pomeriggio)		Note
	verso Madrano - Nogarè		
	Teorico	Reale	
13.22	13.20	-	Il treno arriva 2 minuti dopo coincidenza persa
13.52	-	-	Corsa non prevista!
14.51	-	-	Corsa non prevista!
15.49	-	-	Corsa non prevista!
16.39	17.20	-	Attesa 21 minuti
17.49	-	-	Corsa non prevista!
17.49, 18.58, 19.52, 21.30	-	-	Corse non previste!

Osservazioni e domande:

- Appare logico osservare che un progetto serio e credibile della metropolitana di superficie, doveva prevedere la modifica della linea attuale, dove necessario, l'acquisto di nuovi treni che rispondessero alle nuove esigenze di percorrenza ed infine la costruzione di una stazione intermodale adatta al nuovo volume di transito!
- E' incomprendibile capire come mai il servizio di autocorriere non contempli già ora delle reali coincidenze con il treno che percorre la Valsugana? E così difficile verificare se gli orari teorici sono realmente rispettati (o rispettabili!) e se le coincidenze sono realmente possibili? L'attuale situazione è frutto delle divergenze di interessi fra l'ente (Trenitalia) che gestisce la ferrovia della Valsugana e l'ente (Trentino Trasporti) che gestisce il trasporto su strada? Cosa ci si può attendere per il futuro?
- L'arrivo dei famosi "Minuetto" se da un lato renderà i viaggi in treno più comodi, dall'altro non potrà certamente permettere una maggiore frequenza di corse. Una metropolitana di superficie funzionale dovrebbe garantire una corsa almeno ogni 15 minuti, ma per realizzare ciò (a detta degli stessi "addetti ai lavori") è necessario raddoppiare la ferrovia nel tratto Pergine - Villazzano o consentire almeno la possibilità di un incrocio su questo tratto. Si è mai pensato a percorrenze con una frequenza di 15 minuti tra un treno e l'altro? Si stà seriamente pensando ad un futuro adattamento della linea a queste esigenze?
- Un numero eccessivo di fermate andrebbe in contrasto con una frequenza oraria ottimale delle corse. E' quindi importante che la loro localizzazione sia funzionale al servizio del maggior numero di persone: una fermata in località Slacche offrirebbe, assieme ad un adeguato servizio di autobus ed un parcheggio, la possibilità per molti pendolari provenienti dalla valle di Pinè, da Civezzano, da Fornace e dall'Oltrefersina perginese, di usare il treno. Per alcune di queste zone sarebbe addirittura evitato l'attuale transito per Pergine delle autocorriere, con apprezzabili benefici su traffico ed inquinamento!
- Già oggi, ma ancor più in previsione di un trasporto intermodale, appare inutile ed improduttivo che le autocorriere che transitano per Pergine proseguano per Trento. Non potrebbero fermarsi a Pergine in funzione di un maggior uso del treno e garantire, invece, una maggiore frequenza di corse tra il borgo stesso, le frazioni e le valli limitrofe?
- Spesso è possibile osservare che i pochi mezzi adibiti al collegamento con le frazioni e le località limitrofe sono "semi-vuoti"! Ha ancora senso utilizzare corriere enormi per servire queste zone? In futuro potremo avere mezzi meno ingombranti, meno inquinanti, più flessibili, meno costosi (sia nell'acquisto sia nella gestione) in grado di offrire un servizio più "a misura", con una maggiore frequenza nell'arco della giornata?
- Per quanto riguarda la zona di Pergine è importante osservare che:
 - non esiste alcun servizio efficiente "da, per e fra" le frazioni e zone limitrofe. Ciò penalizza pesantemente le persone non automunite, ed in particolare le persone anziane autosufficienti che devono comunque ed inevitabilmente farsi trasportare da parenti o amici in macchina!
 - un'ottica amministrativa diversa, che veda la bicicletta come parte integrante del sistema "mobilità quotidiana" e non solamente come "mezzo di svago", favorirebbe lo sviluppo di una fitta rete di piste ciclabili urbane e periferiche, semplicemente riservando alcune strade al traffico di bici e pedoni, o proponendo la convivenza tra pedoni e biciclette sui marciapiedi, come già succede in molte città europee (Amsterdam, Berlino Salisburgo, solo per citarne alcune). Un'ulteriore possibilità di trasporto che andrebbe a raccordarsi con il treno, a completo beneficio della mobilità e dell'inquinamento del borgo.

Proposte:

- Raddoppio della ferrovia della Valsugana nel tratto Pergine-Trento o, quantomeno, realizzazione di un'opportuna zona di scambio al fine di garantire una maggiore frequenza di treni.
- Realizzazione di una fermata dei treni in località Slacche.
- Verifica di una reale coincidenza tra orari di trasporto degli autobus e orari ferroviari.
- Eliminazione delle corse della linea autocorriere tra Pergine e Trento, a favore di un potenziamento delle corse tra Pergine e zone limitrofe e di un maggiore utilizzo del treno.
- Graduale sostituzione degli attuali grossi mezzi adibiti ai trasporti locali (Pergine e zone limitrofe), con mezzi più piccoli.
- Introduzione di una o due linee di autobus ad esclusivo servizio del borgo di Pergine e frazioni.
- Potenziamento dell'attuale rete di piste ciclabili nel comune di Pergine e zone limitrofe.
- Realizzazione di parcheggi di attestamento a Pergine (zona Stadio del Ghiaccio, zona magazzino Sant'Orsola, zona Centro commerciale, zona discoteca Paradisi) raccordati al centro da piste ciclabili e linee autobus.
- Limitazione dell'uso dei progettati parcheggi a ridosso del centro al solo uso residenziale.
- Sensibilizzazione pubblica al tema "Mobilità" nella fase di avvicinamento all'inaugurazione della stazione intermodale, che avverrà nel prossimo settembre, per favorire una buona ed immediata partenza del trasporto su rotaia.

Approfondimenti:

Il piano nazionale per lo sviluppo sostenibile prevede una politica volta a ridurre le emissioni inquinanti attraverso un incremento dell'offerta di trasporto collettivo.

Nel 1998 l'Agenda 21 Consulting s.r.l. ha realizzato, per conto dell'APPA, un "Rapporto sullo stato dell'ambiente in Trentino" (www.provincia.tn.it/appa/WebRapp/Rapp1998/Index.htm). Sempre nel 1998 grazie ad una collaborazione fra APPA e Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale dell'Università degli Studi di Trento, è stato realizzato lo studio "Qualità dell'aria - Progetto per lo sviluppo sostenibile in Trentino" (www.appa-agf.net/article/articleview/539/1/17/). Entrambi i documenti offrono, non solo un'analisi del problema "inquinamento atmosferico" relativo al loro contesto (1998), ma anche proiezioni e possibili iniziative da intraprendere.

Nel capitolo 5 del "Rapporto sullo stato dell'ambiente in Trentino", nell'ambito dei trasporti, si identificano le seguenti necessità:

- Evitare modelli di uso del territorio che producano traffico (eccessiva urbanizzazione delle periferie senza sviluppo di mezzi di trasporto collettivi)
- Preservare strutture favorevoli ai trasporti non motorizzati nelle città (conservando l'assetto tradizionale delle città, senza sventrarle per costruire nuove grandi strade; offrendo adeguati servizi di trasporto pubblici; realizzando percorsi pedonali e ciclabili attraenti; incrementando misure restrittive, come il pagamento di pedaggi e parcheggi, lo stabilimento di isole pedonali e così via);
- sostituire al trasporto su gomma quello su rotaia nel breve periodo ed elaborare politiche in grado di ridurre la domanda di trasporto nel lungo periodo;
- agire sulla domanda di trasporto per modificarla e non tentare semplicemente di offrire una capacità di trasporto supplementare; in particolare, mirare alla riduzione del bisogno di trasporto nella catena produzione/distribuzione e nel traffico privato.

Riportiamo anche un significativo passaggio relativo allo studio "Qualità dell'aria"; nel paragrafo dedicato alle "Considerazioni sui risultati conseguiti e spunti per ulteriori studi" (pg.90) troviamo:

"Nel complesso la questione che appare più preoccupante per la realtà locale è la forte crescita del traffico; questo problema riguarda in particolar modo la valle dell'Adige per l'intensificazione dei flussi autostradali e del pendolarismo, ma è comunque rilevante anche nelle valli montane, soprattutto in relazione all'incremento dei flussi turistici. E' proprio su questo settore quindi che sarebbe necessario agire urgentemente con interventi volti a rilanciare il trasporto su rotaia e, più in generale, i trasporti pubblici.

Preghiamo di inviare eventuali risposte ed osservazioni ai seguenti riferimenti:

- Marco Adami – Fr.Mala – Loc.Vallette – 38050 – S.Orsola
- Fausto Nicolussi – Fr.Nogarè - Via Falori, 104 – 38057 – Pergine Valsugana