

2

ACCESSIBILITÀ AI SERVIZI

SCHEDA DI SINTESI AREA TEMATICA

Territorio Valsugana orientale e Tesino

il 24 maggio 2019

Percorso di partecipazione

Gruppo di lavoro

(indicare istituzioni categorie, organizzazioni, gruppi rappresentati)

Agli incontri del gruppo di lavoro hanno partecipato mediamente tredici persone, tra le quali alcuni sindaci e amministratori comunali, rappresentanti del volontariato, dell'imprenditoria industriale, artigianale, agricola e del turismo.

Un incontro è stato dedicato ai sindaci del territorio.

2

ACCESSIBILITÀ AI SERVIZI

Numero di incontri 4 dal 16/4/2019 al 23/4/2019

Breve descrizione delle modalità di lavoro

(es. audizioni, sottogruppi, presenza di tecnici, altro)

Il gruppo di lavoro si è riunito quattro volte in sessione plenaria. Non sono stati attivati sottogruppi.

Referente area tematica

nome e cognome

e-mail

cellulare

Giacomo Pasquazzo

Carola Gioseffi

2

ACCESSIBILITÀ AI SERVIZI

Descrizione sintetica degli esiti

(sintesi per punti)

FIBRA OTTICA

Con la firma del 8 novembre 2017 del contratto di concessione per tutti i sei lotti aggiudicati nella gara di giugno 2017 pubblicata da Infratel S.p.a., Open Fiber S.p.a. è ora di fatto incaricata di realizzare la rete a banda ultra larga nelle aree a fallimento di mercato (chiamate aree bianche) della provincia di Trento. L'intervento per la realizzazione della rete a banda ultra larga nelle aree bianche del Trentino è stato suddiviso in 4 fasi distanziate ciascuna di due mesi, ognuna comprendente un numero di comuni da raggiungere. Al fine di ridurre il gap tecnologico di cittadini e imprese con le "aree nere", va attivato il massimo impulso possibile affinché il progetto di infrastrutturazione a banda ultra larga nelle aree provinciali a fallimento di mercato si concluda nei tempi previsti.

TRASPORTO PUBBLICO

I cittadini residenti nelle valli scontano una difficoltà nei collegamenti garantiti dal trasporto pubblico sia da e per il capoluogo, con corse ferroviarie e bus concentrate negli orari di punta (che per esempio costringono gli studenti universitari a programmare il piano di studi escludendo i corsi in orario serale) e con tempi di percorrenza eccessivi, sia per quanto riguarda i collegamenti locali paese-paese, importanti soprattutto per la popolazione anziana e per i più giovani. In quest'ultimo caso, viene rilevata la presenza di numerosi tratti di viabilità provinciale insicuri per la mobilità pedonale in assenza di marciapiedi.

Vanno Evitate le sovrapposizioni fra il trasporto pubblico su gomma e su rotaia in termini di orari e destinazioni, realizzando un modello "a pettine" che utilizzi gli autobus del trasporto extraurbano per connettere gli abitati alla più vicina stazione ferroviaria e il treno per i collegamenti da e per il capoluogo e i centri maggiori. Va garantito un efficiente servizio locale fra paesi, destinandovi le risorse e i mezzi pubblici resi disponibili dall'introduzione di un efficiente modello "a pettine", dotando la flotta del trasporto pubblico locale di mezzi più piccoli dedicati ai collegamenti fra paesi e adottando incentivi adeguati per l'utilizzo, da parte delle categorie "deboli", degli operatori privati.

La linea ferroviaria tra Trento e Bassano misura 95, 71 km ed è l'unica che dentro i 470 km complessivi della rete regionale non è elettrificata, rappresentando dunque il 30% del totale (il resto 315 km, è elettrificato o in corso di elettrificazione, vedasi Merano Malles).

2

ACCESSIBILITÀ AI SERVIZI

Descrizione sintetica degli esiti

(sintesi per punti)

Questo profilo rende bene evidente dunque che dentro una più ampia rete vi è "un'isola" che non colloquia dal punto di vista dei materiali con il resto della rete, e dunque genera impossibilità ad esempio sia di effettuare treni provenienti da Monaco verso Venezia via Valsugana sia l'impossibilità gestionale di fare delle economie di scala utilizzando turni e treni già impiegati sul resto della rete. In tal senso la Valsugana continua a necessitare a oggi di materiali dedicati di tipo diesel: in particolare i 15 treni Minuetto attuali sono in esercizio dal 2005 e dunque nell'arco di pochi anni dovranno essere dismessi in favore di una nuova flotta al costo medio di circa 5 milioni per ogni treno, per totale di circa 75 milioni di investimento.

Dal punto di vista della gestione corrente, il carburante consumato per il milione di chilometri effettuati ogni anno sulla Valsugana tra Trento e Bassano, nelle poco più che 40 corse giornaliere, comporta una spesa pari a circa 1,5 milioni di euro per gasolio, quando la Trento Malè, che effettua più o meno gli stessi chilometri della Valsugana, abbisogna di un costo per energia elettrica pari a circa 500mila Euro.

I dati oggettivi dunque depongono a favore dell'elettrificazione, che naturalmente per risultare interessante dovrebbe anche vedere opportune rettifiche di tracciato (anche rilevanti, in particolar modo per quanto riguarda la tratta tra Trento e Pergine).

Vanno attivate le risorse necessarie in sede provinciale e nazionale per procedere alle necessarie rettifiche del tracciato e all'elettrificazione della tratta Trento-Bassano del Grappa.

Per la tratta Trento – Bassano del Grappa si propone l'attivazione di un progetto pilota per la realizzazione della prima linea ferroviaria con propulsione fuel cell (idrogeno), con produzione in valle del combustibile presso le centrali idroelettriche e le aziende idonee in un'ottica di compensazione ambientale.

Vanno incrementate le corse veloci dei treni nella tratta Borgo Valsugana – Trento, già attive in via sperimentale nelle ore di punta.

TRASPORTO ATTIVO

Vanno incentivati gli spostamenti a piedi e in bicicletta per incrementare la mobilità sostenibile e promuovere più sani stili di vita. A tal fine risulta strategico collegare tra loro i paesi con piste ciclabili e pedonali per garantire il "trasporto attivo" in sicurezza, anche per rendere il territorio più attraente dal punto di vista turistico.

VIABILITA'

È nota la pericolosità di alcuni tratti della ex statale 47, in particolar modo nella cosiddetta "retta di Ospedaletto". In questo tratto di strada è in corso un intervento di messa in sicurezza. La Giunta provinciale ha annunciato una condivisione con il territorio in merito a un più ampio progetto di potenziamento dell'asse viario.

2

ACCESSIBILITÀ AI SERVIZI

Descrizione sintetica degli esiti

(sintesi per punti)

Il progetto di messa in sicurezza della ex statale 47 dovrà indicare gli opportuni accorgimenti in modo tale da non comportare incrementi significativi del traffico di attraversamento trans regionale. Inoltre non dovrà pregiudicare in alcun modo l'attesa elettrificazione della linea ferroviaria.

Nel corso del tempo la cosiddetta "variante del Tesino" è stata confermata dalla comunità locale quale infrastruttura strategica per lo sviluppo del territorio. Ciò nonostante l'opera è stata esclusa dalla programmazione provinciale dopo essere arrivata alle soglie della procedura di appalto dei lavori. Va riproposto l'intervento nell'ambito della programmazione provinciale in tema di opere stradali, in particolare per quanto riguarda il primo tratto da Scurelle a Castel Ivano per razionalizzare la viabilità della zona o avviare alla pericolosità dei numerosi incroci esistenti. Vanno individuate soluzioni adeguate per garantire un migliore collegamento fra Borgo est e Telve e per la realizzazione di un innesto Borgo est - SS47.

WELFARE

Il progressivo invecchiamento della popolazione residente richiede di approfondire l'analisi al fine di individuare modelli adeguati di welfare compatibili con le risorse economiche disponibili, da ottimizzare almeno attraverso l'adozione di economie di scala nell'organizzazione dei servizi agli anziani.

SALUTE

Vanno garantiti standard uniformi dei servizi erogati negli ospedali "di valle", in modo tale da scoraggiare una impropria "competizione" fra territori, e una efficace implementazione del modello "hub" - "spoke" che consenta il pieno utilizzo degli ospedali "spoke" per gli interventi che non richiedono specializzazioni e attrezzature presenti a Trento e a Rovereto. Nella definizione degli standard deve essere garantita la piena operatività del pronto soccorso e dei servizi di urgenza-emergenza.

Il documento contiene allegati?*(se sì, indicare quali)*

SÌ

NO