



Intervista a Luis Durnwalder,

Presidente della Regione Trentino Alto Adige

Qual è la situazione infrastrutturale della regione e quali sono le prospettive concrete di sviluppo?

Puntiamo in particolare a conseguire un difficile equilibrio tra la mobilità individuale e il diritto collettivo alla tutela della salute e dell'ambiente. Ci sforziamo quindi di trovare una strada intermedia. Potenziamo gli assi di circolazione già esistenti, costruiamo circonvallazioni intorno ai centri abitati, cerchiamo di ridurre i fastidi per gli abitanti e creiamo le premesse per un traffico quanto più fluido possibile. Gli interventi su strade e edilizia tecnica potranno contare nel 2006 su un capitolo di bilancio pari a circa 95 milioni di euro. In parallelo a questo potenziamento cauto e conservativo investiamo moltissimo nell'ampliamento dell'offerta nel campo dei trasporti pubblici. In Val Venosta, per esempio, abbiamo creato un'offerta assolutamente in controtendenza a livello europeo: mentre la ferrovia cede ovunque il passo alla strada, abbiamo resuscitato la Ferrovia della Val Venosta, un'alternativa moderna e rapida ai trasporti individuali, in linea con le esigenze dei cittadini.

Come è stato risolto finora l'aspetto economico?

Da alcuni anni un importante obiettivo è quello di conseguire un costante miglioramento della qualità delle costruzioni abbinata a costi adeguati. Abbiamo pertanto introdotto per l'aggiudicazione degli appalti il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa in luogo del prezzo più basso. In base a tale nuovo metodo oltre al prezzo sono valutati prioritariamente altri elementi di giudizio quali, ad esempio, le referenze relative a lavori simili già eseguiti, l'esperienza professionale dei tecnici responsabili delle imprese, i prodotti offerti, il tempo di esecuzione ed altro. In questo senso sono già visibili effetti positivi. Si constata infatti che sempre più spesso risultano aggiudicatarie degli appalti imprese particolarmente qualificate. La qualità delle costruzioni è migliorata.

Come viene affrontato il nodo del consenso?

Con la popolazione ci stiamo sforzando di fare la necessaria opera di informazione e di convincimento. Non possiamo e non dobbiamo costringere i cittadini, ad esempio, a lasciare ferma la propria auto anche se in alcuni casi eccezionali, come nella campagna contro le polveri sottili, si tratta di una decisione necessaria. Bisogna puntare sulla forza di persuasione, dimostrando che i trasporti pubblici e le infrastrutture adeguate sono più affidabili, più economici, più ecocompatibili e più comodi. Nella mente degli altoatesini, ma anche dei turisti, non deve rimanere impresso solo il divieto ma anche l'obiettivo perseguito dalle diverse misure, che è quello di introdurre una mobilità più rispettosa dell'ambiente e della salute. Operativamente la Provincia si confronta sui progetti più importanti con gli amministratori locali e, attraverso incontri mirati (manifestazioni pubbliche con tecnici e responsabili politici), anche con la popolazione interessata, mantenendo contatti costanti e soprattutto informando degli sviluppi del singolo progetto.



Quali sono i problemi ancora aperti? e gli scenari futuri?

Tra i problemi da sempre tenuti in grande attenzione vi è quello della sicurezza. Per ogni cantiere viene incaricato un coordinatore della sicurezza, il quale verifica il rispetto delle disposizioni e vigila costantemente su tutti gli aspetti che attengono alla sicurezza. Per ciò che riguarda gli infortuni nei cantieri, dall'introduzione di questa figura il bilancio è estremamente positivo. Si

può affermare che gli infortuni accertati sono praticamente inesistenti, quanto meno quelli con serie conseguenze. Analogamente le direttive per la costruzione delle strade, risalenti al 1993, vengono adeguate alle esigenze attuali. La Provincia formula nuove prescrizioni per la sicurezza nella costruzione di tunnel e ponti e riserva uno spazio notevole agli aspetti paesaggistici ed ambientali.

Quanto al futuro, nella costruzione delle strade si vuole affrontare in maniera sistematica ed efficiente il problema della caduta massi e delle frane, portandolo verso una soluzione. A questo scopo è stata fatta una lista di priorità. I 25 versanti più pericolosi sono stati definiti e con i mezzi dell'esercizio finanziario 2006 si provvederà a metterli in sicurezza. Una priorità è anche la costruzione delle circonvallazioni nei principali centri, da Bressanone a Laives, con corsia preferenziale per gli autobus.

Allo scopo di introdurre una tariffa d'uso sui passi di montagna in Alto Adige saranno definiti i necessari provvedimenti. Non appena il concetto definitivo sarà stato elaborato verranno fissati, di concerto con i Comuni interessati e le organizzazioni locali, i tempi e le modalità di introduzione.

L'introduzione di una tariffa d'uso sui passi di montagna è un provvedimento sensato; in primo luogo per ridurre l'incremento del traffico su strade altamente utilizzate ed in zone sensibili, ed in secondo luogo per poter ottenere delle entrate, indispensabili per la sistemazione di tratti di strada ad alto contenuto tecnico ed impegnativi.

Per potenziare il sistema provinciale del trasporto pubblico di persone, gli investimenti programmati dovranno consentire la realizzazione del cadenzamento orario su tutte le tratte ferroviarie di interesse provinciale nonché sul sistema gomma, con rinforzi alla mezzogiorno nelle ore di punta;

in connessione a tale progetto verranno potenziati i servizi ferroviari sulla linea del Brennero e sulla linea della Pusteria con l'aumento dei collegamenti diretti con Bolzano; verranno avviati interventi di sistemazione delle stazioni ferroviarie passate in comodato alla Provincia per migliorare l'accessibilità e lo scambio intermodale con i bus; verranno definiti i nodi principali di interconnessione delle modalità di trasporto (ferro e gomma) sul territorio per garantire fra loro le necessarie coincidenze.