

Traffico: nasce la task force per accelerare sulle grandi opere

Vertice Provincia-Comune. L'Agenda Bolzano è del 2018, ma dopo sette anni non ne è stata realizzata neppure una Kompatscher e Alfreider: la variante alla Ss12 non è una priorità. Urgente potenziare l'arginale con due corsie continue

ANTONELLA MATTIOLI

BOLZANO. Una task force di tecnici per accelerare sulla realizzazione delle grandi opere viarie promesse da anni al capoluogo. Questa la decisione scaturita dal vertice Provincia-Comune di ieri pomeriggio. Del resto che ci sia bisogno di un cambio di passo, non c'è alcun dubbio. La delibera della giunta provinciale è data 18 settembre 2018: sono passati sette anni e delle grandi opere per ridurre il traffico previste nell'Agenda Bolzano, non ne è stata realizzata neppure una. Un ritardo che pesa soprattutto se confrontato con l'avanzamento dei cantieri negli altri centri della provincia. E che preoccupa in vista delle elezioni comunali di maggio.

Tutto questo spiega la riunione di ieri a palazzo Widmann. Presenti per la Provincia: il presidente Arno Kompatscher e l'assessore alla mobilità Daniel Alfreider; per il Comune: il sindaco Renzo Caramaschi, il vice Stephan Konder, l'assessore alla mobilità Stefano Fattor. Si sono visti dopo che in particolare Fattor e Alfreider, nei giorni scorsi, si sono lanciati frecciate velenose.

La task force di tecnici

Obiettivo: fare il punto sullo stato dei progetti complessivi previsti dal vecchio programma e gestiti dalla Provincia in collaborazione con il Comune. Riaprire un dialogo tra i due assessori alla mobilità che d'ora in poi dovrebbero incontrarsi una volta al mese. «Abbiamo deciso - spiega il sindaco **Renzo Caramaschi** - di potenziare la squadra dei tecnici di Provincia e Comune che se-



• Viale Druso invasa dal traffico: ieri a palazzo Widmann vertice sulla mobilità con Provincia e Comune

guono l'Agenda Bolzano, per cercare di procedere più speditamente. Verrà inserito anche qualche tecnico della Seab, visto che sotto le sedi stradali ci sono una serie di infrastrutture. La speranza è che in questo modo si possano risolvere rapidamente problemi e criticità. Evitando quello che è successo per il sovra/sottopasso di via Einstein dove abbiamo perso un anno per questioni legate alla falda».

Le opere previste dall'Agenda Bolzano vanno dal sovra/sottopasso di via Einstein al sottopas-

L'osservatorio di Mestre

Dodici morti sul lavoro in Alto Adige nel 2024

BOLZANO. L'infelice bilancio delle morti bianche vede ancora una volta l'Alto Adige alto in classifica. Siamo la provincia al 23esimo posto in Italia per le morti sul lavoro. Secondo l'osservatorio Vega di Mestre, nei primi 11 mesi del 2024 in Alto Adige sono state 12 le vittime su 262.350 lavoratori. Un indice di incidenti di 45,7 per milione di addetti. Dietro questi numeri, ci sono dodici vite spezzate. Ricordiamo il giovane Bocar Diallo, morto a 31 anni nell'esplosione della fabbrica in zona industriale. Il boscaiolo Armin Mittermair, colpito a morte da un albero mentre lavorava nei boschi di Nova Levante. L'Alto Adige, per il suo sistema produttivo, è un ambiente esposto ai rischi sul lavoro: nel settore agricolo, boschivo o edilizio. «Il problema è che non si fa ancora abbastanza - sottolinea **Donatella Califano** (segretaria Cisl), dentro al Comitato provinciale per la sicurezza sul lavoro, nominato nell'aprile 2024 - Servono

più controlli e più ispettori, e per questo è necessario modificare i requisiti per essere ammessi a questo tipo di ruolo. Da tempo come Cisl insistiamo per un coordinamento di tutti gli uffici ispettivi, provinciali e statali, che potrebbe ottimizzare le risorse. Inoltre bisognerebbe migliorare la formazione, valutando opzioni pratiche di apprendimento, oltre alle teoriche. Ad oggi la maggior parte dei corsi è da svolgere online, ma dietro un monitor si ha un pubblico disattento e non motivato».

Gli incidenti riguardano per lo più lavoratori precari. L'osservatorio indica gli occupati stranieri come i più esposti. «In questi casi può esserci l'ostacolo della lingua», sottolinea Califano. E nei casi di infortunio, soprattutto nel settore agricolo, in cui sono gli stessi imprenditori ad esporsi ai pericoli? «A volte manca una cultura della sicurezza. E per questo, ripeto, è necessario continuare a investire sulla formazione». **M.A.**

Un vantaggio per clima e buonumore

La rubrica alpina di Manuel Lutz, direttore di Vitalpin

È tutto pronto per una bella giornata sugli sci. Il sole splende e le condizioni delle piste sono ideali. La montagna ci chiama. Oggi, per comodità, prendiamo la macchina. Che ironia della sorte! A breve capiremo il perché. Appena arrivati al parcheggio inizia l'odissea: dopo un tragitto di 20 minuti ce ne mettiamo altri 50 per trovare un posto libero. I camper posteggiati scorrettamente non fanno che aumentare la frustrazione. Le segnalazioni di questo problema, come quelle giunte da Brunico a inizio anno, e il fastidio che esso provoca sono comprensibili.

Ecco, finalmente un parcheggio! La gioia è così grande che accettiamo volentieri di raggiungere la stazione a valle camminando per una quindicina di minuti, con gli scarponi e gli sci. Circa un'ora e mezza dopo essere partiti da casa abbiamo finalmente raggiunto la meta.

Proprio in quel momento lo skibus si ferma davanti agli impianti. I passeggeri scendono con l'aria rilassata. Dopo appena 20 minuti sono arrivati a destinazione e, allo stesso tempo, hanno fatto qualcosa di buono per il clima.

Il settore turistico e i suoi operatori hanno già fatto tanto per rendere lo sci nell'arco alpino uno sport molto sostenibile. Secondo il Ministero federale per l'ambiente tedesco, una vacanza sugli sci è fondamentalmente meno dannosa per il clima rispetto a una vacanza estiva. Tuttavia, uno dei problemi maggiori resta quello dell'arrivo e della ripartenza, un fattore che aumenta sensibilmente la produzione di CO2 collegata allo sci. Utilizzando lo skibus si riduce molto l'impronta ecologica rispetto a uno spostamento in automobile da soli o in due - a ciò si aggiunge anche la lunga ricerca di un posto libero dove parcheggiare. Senza dubbio il mezzo di trasporto migliore è il treno. Lo dimostra un confronto di ÖBB: spostarsi su binari produce 4,9 g di CO2 a persona per chilometro (dato del 2023), mentre un'automobile causa l'emissione di 218,7 g a persona per chilometro (fonte: Ministero federale per l'ambiente tedesco, 2021).

L'ampliamento dei collegamenti ferroviari nelle regioni turistiche, nonché l'organizzazione di autobus e skibus aggiuntivi, sono misure importanti. Ci sono già molti buoni esempi di come garantire uno spostamento confortevole nell'ultimo miglio. In questo modo i turisti arriveranno con i mezzi pubblici e si potrà compiere un passo ulteriore verso un turismo sostenibile. Ci sono vantaggi anche per le persone del posto: meno traffico, miglioramento della rete dei trasporti pubblici e spostamenti più tranquilli e senza perdite di tempo.



L'autore

Manuel Lutz è direttore di Vitalpin dal 2024. Dietro le quinte funge da portavoce, elabora nuovi progetti e idee per Vitalpin e cerca soluzioni che soddisfino sia le persone che le imprese dell'arco alpino.

VITALPIN



Portavoce



Manifattura di contenuti e comunicazione



Manifestazioni di rete

Uniamo le persone e le imprese che vivono di e con il turismo nelle regioni alpine.

www.vitalpin.org
#wirlebenalpen

info@vitalpin.org

so di via Roma/via Grandi; poi ancora la seconda canna del tunnel del Virgolo e la galleria di Monte Tondo. La Provincia prevede investimenti per 250 milioni; altri 60 li metterà il Comune.

«La variante non serve»

Nel programma, com'è noto, non c'è la variante alla statale 12. Anche ieri sia Kompatscher che Alfreider, nella consueta conferenza stampa del martedì, hanno ribadito che la variante alla statale 12 - fortemente voluta dal vicesindaco Konder, dall'assessore Fattor e dall'assessore provinciale Christian Bianchi oltre che da tutto il mondo dell'economia - non è una priorità: «Tutti gli studi dicono che toglierebbe solo il 5-9% del traffico e servirebbero 20 anni per realizzarla. Nel frattempo la città resta bloccata». E perché invece la circonvallazione è considerata una soluzione per il resto della provincia? «Una circonvallazione - ha spiegato Kompatscher - serve per aggirare un comune. Per questo le facciamo a Perca, a Chienes o a Bronzolo, perché la gente non vuole andare in questi luoghi, ma oltre. A Bolzano, è il contrario: si vuole entrare in città, per motivi di lavoro o di studio, per cui una circonvallazione non risolve il problema. Sono i pendolari, ovvero chi arriva ogni giorno a Bolzano, a generare il 40-50% del traffico».

Se per la Provincia non è una priorità la variante alla statale 12; lo è invece il potenziamento dell'arginale che dal budello attuale dovrebbe diventare una strada a due corsie continue. Piccolo particolare: bisogna partire con gli espropri. «Per farlo - dice il sindaco - dobbiamo aspettare i progetti». Tradotto significa tempi lunghi. Tra le soluzioni - per il momento solo ipotizzate - la creazione di un casello dell'A22 all'altezza di ponte Campiglio e la realizzazione di parcheggi periferici per consentire ai pendolari di proseguire poi con i mezzi pubblici.

Intanto ci si chiede che fine abbia fatto il Tavolo Bolzano annunciato dal ministro Matteo Salvini. «Su come si deciderà di procedere - dice l'assessore leghista Bianchi che aveva sollecitato l'intervento del ministro - non ho notizie. Salvini ha dato la disponibilità».