

Giovedì 26 SETTEMBRE 2019

Ambiente | Willi Hüsler, l'urbanista ex consulente a Trento: «Non sono il futuro: ci vogliono bus e e-bike»

«Le auto elettriche non bastano»

DANIELE BENFANTI

TRENTO - Nemmeno le auto elettriche o a basse emissioni sono il futuro da seguire per una mobilità sostenibile. Parola di Willi Hüsler (foto), l'urbanista di Zurigo che ieri ha aperto la seconda giornata della Borsa internazionale del Turismo Montano dedicata, nella mattinata, alla mobilità, al turismo e alla connessione dei territori. Hüsler è stato uno dei consulenti della giunta Pacher a Trento per disegnare il cosiddetto piano della «rete forte» del trasporto pubblico ed è il padre dell'idea di collegare la Bolghera o via Grazioli a Povo (Università e fermata ferroviaria della Valsugana di Mesiano) con una funicolare. Progetto che è tornato d'attualità nel nuovo piano regolatore per il capoluogo. «Anche le auto elettriche occupano troppo spazio - ha detto l'urbanista svizzero - e quindi non le vedo come il futuro. Nemmeno la guida autonoma è immune da complicazioni di interazione, che sarà dura risolvere in tempi brevi. Le auto inquinano, fanno rumore e soprattutto occupano spazio: per parcheggiarle e fare manovra servono almeno 40 metri quadri di suolo. Non possiamo permettercelo nelle nostre città». Hüsler, che è consulente di diverse città alpine e anche nel vicino Alto Adige, ha fatto l'esempio di Zurigo: tanti giovani fino a 24 anni non hanno la patente. Bastano i bus, che viaggiano anche nei festivi e la notte. Nel 2000 il 30% degli spostamenti in città avveniva con

i mezzi pubblici, oggi il 41%. E l'8% in e-bike. E cresce la voglia di non usare l'automobile anche per le vacanze in montagna: «Il caso dell'Alpe di Siusi, un successo, è emblematico. Ma io per venire da Zurigo a Trento in treno ho dovuto fare un biglietto fino a Innsbruck, un altro fino a Fortezza e poi ho trovato biglietteria chiusa e emittitrici automatiche indisponibili. Prima di tutto dobbiamo integrare mezzi e tariffe». Accanto ai turisti che scelgono le Alpi per le attrattive ambientali, culturali e gastronomiche, che ben conosciamo, ci sono naturalmente gli sportivi, ma anche una nuova categoria, che arriva dall'estero, soprattutto dall'Estremo Oriente: «Sono i cacciatori di highlights - ha detto Hüsler - ovvero i tanti che si riversano in massa negli stessi punti panoramici iconici, magari solo per un selfie o una foto sui social». Dovremo tenerne conto. L'Autostrada del Brennero resta ancora lo strumento privilegiato di accesso alla regione turistica trentina e dolomitica in particolare. Finita nel 1974, l'A22 quell'anno era percorsa da 2.800 auto e 8.000 camion al giorno. Oggi da 31.000 vetture e da 13.000 mezzi pesanti. I flussi di traffico crescono in estate: +11% a giugno, +18% a settembre, con picchi del +27% e +30% a luglio e agosto. Il direttore tecnico di A22, l'ingegner Carlo Costa, ha annunciato che entro i prossimi due anni verrà avviata la terza corsia dinamica sull'Autobrennero (da Bolzano Sud a Verona), per un costo di un miliardo di euro, e a seguire la terza cor-

sia effettiva da Verona a Modena (90 km, anche qui un miliardo di costo). Entro metà 2020 sarà pronta la prima delle aree di servizio ristrutturate, quella della Paganella, a nord di Trento, trasformata in porta turistica del territorio. Massimo Girardi, presidente dell'associa-

zione Transdolomites, è tornato a proporre il ripristino della ferrovia nella Valle di Fiemme come tratto di una non troppo utopistica Transdolomitica meridionale, da St. Moritz a Belluno. «Il tunnel di base del Brennero potrà spingere allo sviluppo delle linee regionali».

