

MOBILITÀ

Cadenzamento e intensificazione delle frequenze spiegano il successo. Forte incremento anche sulla Trento-Malé-Marilleva. La ferrovia (196 km) costa alla Provincia 45 milioni all'anno



Il primo treno della Provincia sulla linea della Valsugana. Sopra, Roberto Andreatta

ROTAIE

Passeggeri in aumento

Sulle linee del Brennero e della Valsugana boom di utilizzo grazie al miglior servizio

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

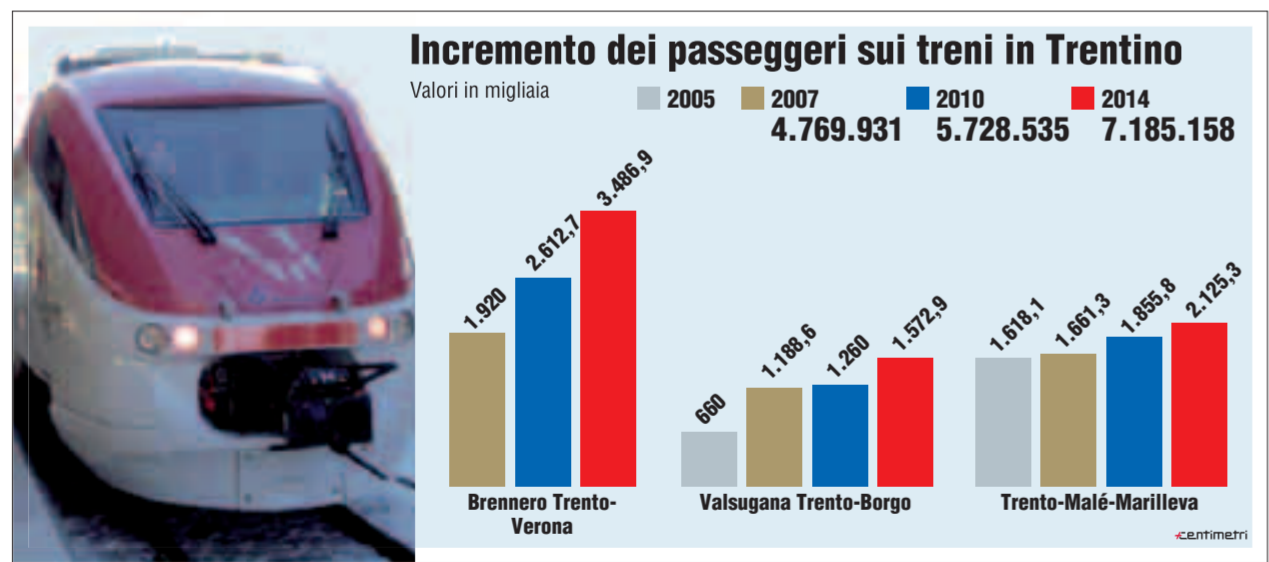
In dieci anni, dal 2005 al 2015, è praticamente raddoppiato il numero dei passeggeri che utilizzano le ferrovie della Valsugana e del Brennero in Trentino, e in costante incremento quello sulla Trento-Malé. Un indubbio successo. Anche se nel trasporto pubblico è di gran lunga predominante, e più efficiente nel rapporto costi/passeggeri, il servizio su gomma. Un successo ferroviario figlio non di improbabili, miliardari sogni trasportistici stile Metroland - concepiti, proposti al pubblico prima delle elezioni, quindi rimessi in un cassetto - ma di una intelligente e razionale valorizzazione delle tratte esistenti: Trento-Malé, Valsugana, linea del Brennero. «Nella valutazione» anticipa Roberto Andreatta, dirigente del Servizio trasporti pubblici della Provincia di Trento, che ha «pilottato» il rinnovamento sui binari «corre sempre tenere conto dei costi degli investimenti. Lo ha ripetuto nei giorni scorsi Paolo Signorini, dirigente del Ministero delle Infrastrutture, intervenendo al decennale della Merano-Malles: gli investimenti ferroviari costano. E ha senso chiedersi se sia più opportuno portare la gente verso i servizi, realizzando nuove tratte, oppure sia meglio garantire i servizi, scuole, ospedali, etc, sul territorio». Chilometri di ferrovia. La rete ferroviaria in Trentino ha uno sviluppo totale di 196 km. È la somma della lunghezza delle due tratte RFI (Rete ferroviaria italiana) a scartamento ordinario di 131 km: 67 km sulla linea del Brennero a doppio binario elettrificato tra Mezzocorona e Borghetto e 64 km sulla linea della Valsugana a binario singolo tra Trento e Tezze di Grigno, cui si sommano i 65,152 km del

la linea a scartamento metrico Trento-Malé-Marilleva 900 in capo a Trentino Trasporti spa, cioè alla Provincia. Il rapporto treni km per abitante è di 6,3 in Trentino, lontano dalle punte di Svizzera (27,7), Germania (15,7), Repubblica Ceca (15) e Svezia (15), ma più alto di quello italiano (5,3). L'Adige ha invece una rete ferroviaria di 276 km. Passeggeri in aumento. Sulla tratta Trento-Verona, per la quale la Provincia ha acquistato due treni Flirt elettrici svizzeri della Stadler, i primi dati a disposizione risalgono al 2007: 6.400 passeggeri al giorno e 1.920.000 all'anno. L'aumento è stato rilevante: nel 2014, i passeggeri sono stati mediamente 11.623 al giorno, per un totale annuo di 3.486.900. Sulla linea della Valsugana, il boom c'è stato, dopo il 2005, quando la Provincia acquistò i dieci treni Minuetto diesel del

la Alstom (una quarantina milioni di costo), poi concessi in comodato a Trenitalia. Nel 2005, la ferrovia della Valsugana registrava 2.200 passeggeri al giorno, 660 mila all'anno. Il beneficio del miglioramento del servizio è stato immediato: nel 2006, 4.205 passeggeri al giorno e 1.261.500 sull'anno. Fino al 2014, anno record con 5.243 passeggeri-giorno e 1.572.900 sull'anno. «La ragione dell'incremento» dice Roberto Andreatta «è dovuta all'implementazione del servizio e all'intensificazione delle frequenze. Sia la Valsugana che la Brennero sono state oggetto di cadenzamento degli orari nel 2006. Da qui il raddoppio del numero dei passeggeri». Meno rilevante, ma pure sulla Trento-Malé-Marilleva s'è registrato un incremento costante del numero dei passeggeri: dai 1.618.188 del 2005 ai 1.855.835 del 2014. Ferrovia e gomma: un raffronto sui costi.

In generale, il trasporto pubblico in Trentino (urbano ed extraurbano, su gomma e su rotaia) ha un costo annuo di 96,63 milioni. Il riferimento è al budget 2014 di Trentino Trasporti Esercizio spa. L'utenza (ticket e abbonamenti) garantisce introiti per 16,27 milioni, con un grado di copertura che supera il 16%. Alla Provincia, la ferrovia costa direttamente 15,96 milioni l'anno di contributi annui (12,01 per la Trento-Malé e 3,95 per la Valsugana) rispetto al totale dei contributi in conto esercizio a Trentino Trasporti Esercizio per 76,62 milioni, più circa 30 milioni prevedendo tre coppie di treni Frecciarossa infrasettimanali e quattro coppie il sabato e la domenica, e in prospettiva si vuole ripristinare il collegamento diretto anche con Milano; sia per la integrazione tariffaria. Che significa utilizzo della Smart Card Mitt, come abbonamento o come tessera a scalare (con obliterazione elettronica), sia per i treni che per i bus urbani ed extraurbani. La card è ora utilizzabile anche per i mezzi alternativi: le bici tradizionali e servo assistite del progetto «Bike sharing trentino e motion» e il «Car sharing». Da due anni, per altro, la card può essere ricaricata in oltre 300 sportelli bancomat e sarà inoltre possibile farlo anche da casa utilizzando il lettore della tessera sanitaria. Funziona? «Certo» risponde Andreatta «chi l'ha usata nel 2014 in modo continuativo, rispetto al costo del biglietto di corsa semplice da 1,20 euro, ha speso 0,58 centesimi a corsa, dimezzando il costo. L'anno scorso, abbiamo registrato 18 mila operazioni di ricarica presso i bancomat, il 10% delle operazioni di ricarica completa delle smart card. La progressiva sostituzione del biglietto è una cosa ottima».

lioni per la gomma. Su bus, però, i passeggeri trasportati sono 47,04 milioni, rispetto ai 7,5 milioni su treno (considerando anche il tratto Borgo-Bassano). «È evidente» commenta il dirigente del Servizio trasporti della Provincia «che in un territorio molto disperso, orograficamente difficile, in termini di capillarità ed efficacia del servizio, la gomma sia molto più efficace». Integrazione tariffaria. L'aumento del numero dei passeggeri è legato al miglioramento del servizio. Sia per numero di corse: per le connessioni nazionali, spiega Andreatta, le Province di Trento e Bolzano hanno incrementato il collegamento con Roma prevedendo tre coppie di treni Frecciarossa infrasettimanali e quattro coppie il sabato e la domenica, e in prospettiva si vuole ripristinare il collegamento diretto anche con Milano; sia per la integrazione tariffaria. Che significa utilizzo della Smart Card Mitt, come abbonamento o come tessera a scalare (con obliterazione elettronica), sia per i treni che per i bus urbani ed extraurbani. La card è ora utilizzabile anche per i mezzi alternativi: le bici tradizionali e servo assistite del progetto «Bike sharing trentino e motion» e il «Car sharing». Da due anni, per altro, la card può essere ricaricata in oltre 300 sportelli bancomat e sarà inoltre possibile farlo anche da casa utilizzando il lettore della tessera sanitaria. Funziona? «Certo» risponde Andreatta «chi l'ha usata nel 2014 in modo continuativo, rispetto al costo del biglietto di corsa semplice da 1,20 euro, ha speso 0,58 centesimi a corsa, dimezzando il costo. L'anno scorso, abbiamo registrato 18 mila operazioni di ricarica presso i bancomat, il 10% delle operazioni di ricarica completa delle smart card. La progressiva sostituzione del biglietto è una cosa ottima».



L'ACCORDO In servizio dal luglio 2016, più spazio per le bici Brennero: sei nuovi treni in arrivo

La Provincia di Trento ha rinegoziato il contratto di servizio con Trenitalia spa e prorogato fino al 31 dicembre 2015 l'affidamento diretto del servizio, in attesa di procedere, previa pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, di un nuovo contratto di servizio per nove anni, dal 1° gennaio 2016 al 31 dicembre 2024, per il tratto Trento-Bassano sulla Valsugana e Trento-Verona sulla linea del Brennero. Le novità non sono di poco conto. Intanto, sul corrispettivo. La Provincia risparmia: dai 30,38 milioni per il 2014 ai 21,10 del 2015. Va precisato che ai 21,10 milioni va sommato l'importo (3,95 milioni) che rappresenta il costo diretto, a carico della Provincia, di gestione in proprio di circa metà corse sulla Valsugana, per arrivare alla gestione totale della Trento-Bassano dopo il 2024. In ogni caso, un bel risparmio, di oltre 5 milioni l'anno. L'altra novità riguarda sei nuovi treni monotonazione «Coradia Jazz» a 6 casse della Alstom che Trenitalia si è impegnata ad acquistare e a immettere in servizio entro il

mezzo di luglio 2016. Di fatto, nei 21,10 milioni di corrispettivo ci sono i costi di ammortamento dell'acquisto dei sei nuovi treni che, dopo il 2014, Trenitalia dovrà trasferire, a costo zero, alla Provincia. Spiega il dirigente del Servizio trasporti della Provincia, Roberto Andreatta: «Sei casse vuol dire 300 posti a sedere e, soprattutto, con i nuovi treni, ci sarà un miglioramento del servizio, che l'utenza si aspetta. Tra gli indici di qualità, c'è il fatto non più del 20% dei passeggeri stia in piedi. Sarà inoltre possibile passare dalle 8 biciclette oggi caricabili sui treni della Brennero, a 20. Sono treni monotonazione, perché non saranno utilizzati oltre il Brennero». Nei programmi futuri, per le ferrovie, oltre all'investimento per il prolungamento della Trento-Malé a Trento (vedi articolo a fianco), se si sta al programma di governo della Giunta Rossi, ci sono anche il ripristino della fermata di Calliano e la elettrificazione della Valsugana: 30 milioni di costo. Do. S.

INTERVISTA Mauro Gilmozzi rilancia anche la Rovereto-Riva «E ora la "metropolitana" a Trento»

Siamo al limite nell'uso della ferrovia come mezzo di trasporto pubblico? «Ora, non è pensabile un incremento ulteriore» risponde l'assessore alle infrastrutture della Provincia, Mauro Gilmozzi «A Trento, con i bus, il trasporto pubblico copre il 25% degli spostamenti, altrove, come a Rovereto, meno. A Copenaghen il 41% si sposta in bici, più del 20% con i mezzi pubblici. Un dato culturale: prendere il mezzo pubblico dovrà essere il modo di spostarsi dentro e fuori le città. Per arrivarci, bisogna agire su più fronti: infrastrutture, parcheggi, distribuzione dei servizi sul territorio». Qual è la priorità per le ferrovie in Trentino? «Quello delle interconnessioni. Che uno arrivi a Trento dalla val di Non o dalla Baviera, poi come si muove? Per questo noi pensiamo al prolungamento delle Trento-Malé fino al nuovo Not, a Trento sud, ad uso metropolitano da Mezzolombardo alla città. Spostaremo l'analisi approntando un concorso di idee, valutare gli strumenti finanziari, i risultati che darebbe in termini di incremento del Pil, ma anche di miglioramento della salute dei cittadini». Do. S.

Quali costi e quali tempi? «Circa 120 milioni, tra la stazione attuale e il Not. L'obiettivo è di inserire la previsione nel prossimo bilancio e di utilizzare fondi pluriennali europei ad hoc». E per la ferrovia dell'Avisio, la Trento-Canaletto? «Partendo da quello del del Bim, faremo uno studio approfondito sia sulle soluzioni trasportistiche che sulla parte finanziaria». Con Trenitalia avete ridefinito il contratto di servizio. «Sì. E col risparmio faremo altri interventi, come le barriere antirumore a Gardolo a Trento, zona centro storico-Cristo Re». Altri obiettivi? «La Rovereto-Riva-Arco. Il fatto che l'ipotesi ferroviaria (prevista da Metroland, ndr) sia stata tolta dal Piano trasporti, non vuol dire che tramontata del tutto. Faremo un'analisi approfondita, con un concorso di idee, valutare gli strumenti finanziari, i risultati che darebbe in termini di incremento del Pil, ma anche di miglioramento della salute dei cittadini». Do. S.

MOBILITÀ

Il presidente: «C'è un nuovo fervore a livello alpino, nel contesto della Convenzione delle Alpi e della Macroregione alpina. La ferrovia è un'infrastruttura centrale per lo sviluppo, per i residenti e per il turismo»

«È ora di attivare un contatto fra la Svizzera e il Trentino»

Girardi (Transdolomites): colleghiamo le Retiche alle Dolomiti

«C'è un nuovo fervore a livello alpino e dolomitico che consente di parlare di ferrovie spalmando gli investimenti nei prossimi decenni. Anche per questo, è tempo di attivare un contatto fra la Provincia di Trento e la Svizzera, nel contesto della Convenzione delle Alpi e della Macroregione alpina. Per parlare del prolungamento della Trento-Malé, che ha lo stesso scartamento delle Ferrovie Retiche ed è elettrificata. Quello delle ferrovie in Trentino è peraltro un percorso che saremo obbligati a fare e deve diventare argomento di dibattito politico». Lo va ripetendo in questi mesi Massimo Girardi, il presidente dell'associazione Transdolomites che - attraverso molti incontri e convegni internazionali - ha dimensionato l'ambito degli investimenti possibili su rotaia nel Trentino come tassello della rete alpina. E ora sottolinea che l'idea del collegamento ferroviario dalla Svizzera alle Dolomiti (che ha già trovato interesse alla Camera di commercio elvetica a Milano) ha destato attenzione in Valtellina, in provincia di Bolzano e nel Bellunese dove, insieme a Confindustria, Transdolomites sta organizzando sul tema un convegno interregionale. «Mi fa piacere che Paolo Emilio Signorini, capodipartimento del Ministero delle Infrastrutture, abbia ribadito gli stessi concetti ai festeggiamenti per il decennale della ferrovia della Val Venosta». Secondo uno studio dell'Ufficio federale svizzero per lo sviluppo

CONVENZIONE Eusalp: strategia anche sui trasporti

Il 21 novembre del 2014, a Torino, nell'ambito della XIII Conferenza delle Alpi e della Macroregione alpina (Eusalp) è stato deciso di istituire un Gruppo di lavoro ad hoc dedicato al turismo sostenibile, al fine di valorizzare le potenzialità di un turismo alpino di cui si possa garantire la sostenibilità economica, ambientale e sociale quale fattore decisivo per il benessere della popolazione locale e l'attrattività delle Alpi. La presidenza tedesca di turno, da qui al 2016, ha confermato attenzione ai settori della «green economy», biodiversità, turismo sostenibile, trasporti e mobilità.



LO STUDIO

Traffico e salute Auto, treno, bici Ecco tutti i costi

C'è uno studio sui costi esterni del traffico a livello di ambiente, salute e incidenti predisposto dall'Ufficio federale svizzero dello sviluppo territoriale. Lo studio, presentato in un recente convegno di Transdolomites a Pozza di Fassa, ha stimato, per il 2010, costi esterni complessivi per 9.400 milioni di franchi svizzeri. Al traffico su strada è dovuta la quota maggiore di tali costi (82%), pari a 7.700 milioni: 5.500 per il traffico privato motorizzato, 900 per il traffico lento (pedoni e biciclette) e 190 per i trasporti pubblici. Il costo, per il traffico lento, è dovuto in gran parte ad incidenti (856 milioni). Al secondo posto c'è il traffico aereo (920 milioni, il 10%), seguito dal traffico ferroviario (730 milioni, l'8%) e quello navale (57 milioni). L'84% dei costi esterni è provocato dal traffico viaggiatori, il 16% dal traffico merci. Dodici i settori di costo misurati: danni alla salute per inquinamento atmosferico, danni agli edifici, perdite di raccolto, danni alle foreste, perdita di biodiversità, rumore, clima, natura e paesaggio, danni al suolo, processi a monte e a valle, incidenti e costi supplementari nelle aree. Misurati anche gli effetti positivi sulla salute derivanti dall'esercizio fisico legato al traffico lento, con benefici stimati in 1.281 milioni di franchi. Il calcolo dei costi esterni si è concentrato sugli effetti del traffico a livello di ambiente, salute e incidenti (considerando anche costi sociali come il rumore). I costi interni sono quelli direttamente assunti dagli utenti per il tragitto, ad esempio i premi assicurativi.

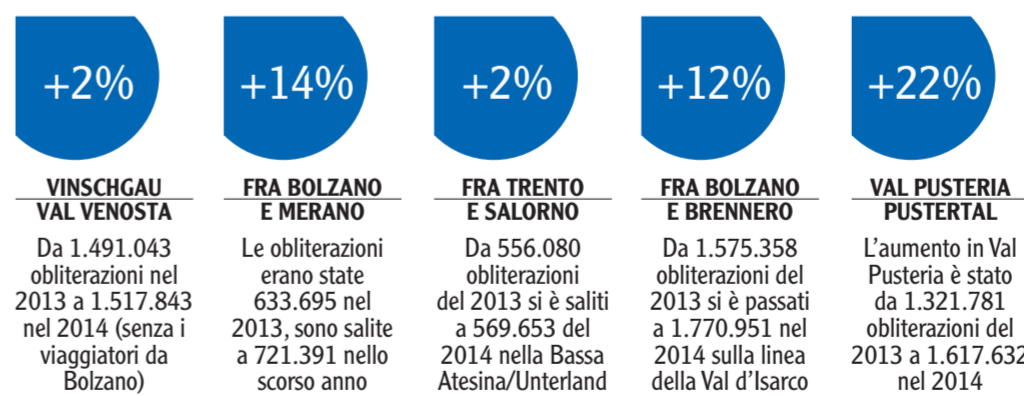
territoriale, illustrato da Transdolomites a Pozza di Fassa il 28 marzo scorso, la ferrovia ha minori costi «sociali» (ambiente, salute, incidenti) rispetto al traffico su strada. «È un'infrastruttura centrale per lo sviluppo» osserva Girardi «sia per i residenti, sia per il turismo». Il treno avvantaggia anche la destagionalizzazione turistica e dà una dimensione internazionale al turismo alpino: «Dagli aeroporti ai territori, porta i turisti di altri

continenti, e il traffico è un fattore da ridurre, anche in vista della conferma del riconoscimento Unesco alle Dolomiti». «Se la programmazione è fatta nel tempo, attingendo a percorsi finanziari diversi come la Banca centrale europea degli investimenti parliamo di qualche decina di milioni all'anno sul bilancio provinciale. L'assessore Mauro Gilmozzi - rammenta Girardi - considera una cosa buona il collegamento fra St.

Moritz e le Dolomiti e ora occorre ragionare su come collegare Tirano e Trento dove - prendendo spunto da quanto fatto a Coira - la stazione dovrà avere una piastra per i bus, i taxi e le biciclette». Dell'ipotesi di collegamento fra Malles Venosta e Bormio si è parlato invece a Prato allo Stelvio con rappresentanti di istituzioni e associazioni di Lombardia, Alto Adige e Grigioni. «La Provincia di Bolzano - argomenta Girardi - ha

riattivato i contatti con l'Engadina per un collegamento ferroviario al servizio dei residenti e del turismo. Nel 2018 l'elettrificazione della Venosta permetterà di avere treni capienti e nuovi, diretti, fra Maltes e Bolzano. Questo ha risvegliato l'interesse anche per la ferrovia della Val Gardena e il collegamento con la Val Badia. Ormai si sta ragionando sull'asse di attraversamento delle Dolomiti». F. T.

SUDTIROLO Successo del cadenzamento, programmato il raddoppio della linea Merano-Bolzano Venosta elettrificata, l'Alto Adige investe



Da 1.491.043 obliterazioni nel 2013 a 1.517.843 nel 2014 (senza i viaggiatori da Bolzano)

Le obliterazioni erano state 633.695 nel 2013, sono salite a 721.391 nello scorso anno

Da 556.080 obliterazioni del 2013 si è saliti a 569.653 del 2014 nella Bassa Atesina/Unterland

Da 1.575.358 obliterazioni del 2013 si è passati a 1.770.951 nel 2014 sulla linea della Val d'Isarco

L'aumento in Val Pusteria è stato da 1.321.781 obliterazioni del 2013 a 1.617.632 nel 2014



Il treno in Val Venosta; in alto una simulazione «Retico-dolomitica»