

L'AVISIO 23/11/2017

## Lettere & Comm

quale trovare un equilibrio tra quello che si sarebbe dovuto destinare alle infrastrutture stradali e la parte da orientare sulla mobilità pubblica; servizi e infrastrutture. È mancata e manca ancora oggi la consapevolezza che il trasporto pubblico non è un costo ma deve e può diventare una realtà economica. I dati della Svizzera all'anno 2017 ci dicono che il 7,8% del Pil è prodotto dal trasporto pubblico. Nell'economia svizzera l'indotto finanziario - compresi viaggi per turismo - è di 33 miliardi di franchi svizzeri. Il 10% delle persone occupate in Svizzera lavora nel o per il trasporto pubblico.

L'assessore Daldoss sostiene che guardando oltre la Loppio-Busa la cosa migliore sarebbe che i turisti arrivino al Garda in treno pensando alla realizzazione del collegamento tra Rovereto e il Garda.

Ora all'Assessore Daldoss rispondiamo con una nostra provocazione. Ma questa ferrovia sarà sostenibile? Nosignori, così come la Trento-Penia nemmeno il treno per il Garda sarà sostenibile. Assumendo questa posizione la nostra associazione non ha per nulla cambiato idea sulle visioni ferroviarie per il Trentino e le Alpi Centrali. Solo che le valutazioni che si fanno attorno a queste proposte sono errate nel metodo.

Se dovessimo procedere con l'analisi utilizzata come nel caso della Trento-Penia possiamo inevitabilmente concludere che il saldo finanziario per la realizzazione e gestione della Ferrovia del Garda risulterebbe negativo, anche ipotizzando il raddoppio dei ricavi relativi al turismo immaginando il raddoppio delle presenze turistiche sul Garda. Questa linea sarebbe sempre sensibilmente in perdita. Come correttamente emerge dall'analisi del Dicam Università di Trento «Studio a supporto della valutazione tecnico-economica per la fattibilità e la sostenibilità dei costi di costruzione e gestione degli interventi ferroviari riguardanti la mobilità su ferro nelle Valli dell'Avisio» le stesse conclusioni le possiamo dirottare sulla zona del Garda.

Sbagliato dunque «bocciare» su questi presupposti l'idea della Trento-Penia e «promuovere» con gli stessi presupposti la ferrovia del Garda.

Un errore enorme sarebbe però il non realizzare ambedue queste infrastrutture.

In altre parole, per l'eventuale realizzazione di questa ferrovia non ci si può basare sull'offerta di servizi presenti prima della sua realizzazione. I benefici non si misurano unicamente in termini di passeggeri sul treno, bensì soprattutto in aumento dei tassi di

occupazione e dei ricavi per camera, migliorando la qualità del potenziale turistico che insiste sui territori e la volontà di aumentare le quote di mercato di turismo straniero.

Questo dovrà essere un obiettivo da dichiarare sia per i territori del Trentino ancora non attrezzati con ferrovia ma anche per quelli che già ce l'hanno e che potrebbero giovare di ampi spazi di miglioramento e potenziamento dell'offerta turistica.

**Massimo Girardi**  
Presidente Transdolomites

### ■ Sulla ferrovia del Garda e Trento-Penia diversi pesi

**L**a «provocazione» dell'assessore provinciale Daldoss a riguardo della Loppio-Busa la quale una volta realizzata sposterà l'intasamento del traffico più in avanti è corretta.

È una conclusione che si può applicare a situazioni già in essere come la Val di Fassa ove con la realizzazione della circonvallazione di Moena che, se da una parte necessaria, ha scaricato il problema su Pozza di Fassa.

Anche in un contesto molto più ampio questa considerazione va applicata. L'aver continuamente speso nella realizzazione di strade nei decenni passati non ha in alcun modo dato una risposta al problema della mobilità. Lo ha semplicemente spostato, ha portato progressivamente al collasso della circolazione stradale e ha tolto preziose risorse che già in passato si sarebbero potute destinare alla mobilità pubblica.

Come spesso diciamo è mancato il metodo della programmazione nella