

Fiemme e Fassa | Le osservazioni inviate in Provincia da Transdolomites

«Brt? Treno più conveniente»

FIEMME E FASSA - «I vantaggi economici del progetto Brt, evidenti per la costruzione dell'infrastruttura, vengono meno quando si considera la gestione per cui il treno risulta più conveniente a parità di passeggeri trasportati, oltre ad offrire maggiori benefici».

Sono queste le conclusioni a cui giunge Transdolomites, che ha inviato le proprie osservazioni sul sistema di trasporto pubblico che la Provincia ha proposto lungo la SS48 in vista delle Olimpiadi del 2026, rilanciando l'idea della ferrovia delle valli dell'Avisio. «La Provincia autonoma di Trento - evidenzia il presidente Massimo Girardi, facendo una sintesi delle otto pagine inviate in piazza Dante - ha la giusta ambizione di perseguire l'obiettivo di incrementare l'utilizzo e la regolarizzazione del servizio di trasporto pubblico nelle valli, adottando tecnologie sostenibili. Nei documenti da essa prodotti viene citato anche il progetto ferroviario (che, come noto, è promosso e sostenuto dall'associazione Transdolomites, oltre che da molti Comuni ed Enti del territorio) qualificandolo come caratterizzato da altissimi costi, lunghi tempi di realizzazione, mancanza di capillarità di accesso ai paesi e poca flessibilità per adattarsi alle fluttuazioni della domanda».

Transdolomites, si spiega, in risposta a quanto riportato nei documenti della Provincia, osserva che «i maggiori costi e tempi di costruzione della ferrovia trovano corrispondenza in benefici molto maggiori di quelli offerti dal Bet. Infatti, il treno, come evidenziato nei molti documenti tecnici e studi che sono stati prodotti negli scorsi anni su impulso e cofinanziamento dell'associazio-



ne, si prefigge obiettivi e risultati più grandi». L'elenco dei vantaggi viene declinato attraverso più punti. In primis «rapidità di collegamento con Trento e con l'asse del Brennero: 85 minuti in treno da Trento a Penia, mentre il progetto BRT dichiara 80 minuti da Cavalese a Penia (come oggi)». E poi «maggiore capacità di trasporto: un treno in semplice composizione è in grado di trasportare quasi 4 volte le persone di un Brt, con 2 corse ogni ora in semplice composizione la capacità del treno è di circa 800 persone/ora per tratta e si può raggiungere un massimo

di 3.200 persone/ora con 4 corse in doppia composizione». Ma si citano anche la «totale indipendenza dalla viabilità - la sede ferroviaria è totalmente separata da quella stradale - e l'«interconnessione con le reti alpine e transalpine». Ma Girardi evidenzia anche il «supporto al turismo ed alla fruibilità delle valli 365 giorni all'anno».

Quindi il nodo dei costi: «Transdolomites non ha mai nascosto il fatto che la costruzione di una ferrovia è molto costosa, trattandosi di un'infrastruttura totalmente nuova su un percorso di 87 chilometri. Inevitabilmente, non vi è paragone tra il preventivo del Brt e quello del Treno dell'Avisio, ma, va detto chiaramente, ben diversi e maggiori sono i benefici che garantisce la ferrovia». E, citando uno studio commissionato in Svizzera, aggiunge: «Per passeggero, il costo di gestione del Brt risulta 1,75 volte più alto di quello del treno»:

«Per passeggero, il costo di gestione risulta 1,75 volte più alto di quello della ferrovia»