

GRANDE OPERA

La previsione realistica di Rfi smentisce quella del piano commerciale



Circoscrizioni: tre giorni di confronto sulla circonvallazione ferroviaria

I tempi del dibattito pubblico sulla grande opera ferroviaria saranno strettissimi. A maggior ragione, i quartieri di Trento più di tutti coinvolti vogliono discuterne, saperne di più. E attendono che il Comune, che ha firmato il protocollo d'intesa con Rfi e la Provincia, metta sul tavolo tutte le informazioni che ha. Oggi, alle 20.30, si riunisce in videoconferenza la Circoscrizione Cen-

tro storico Piedicastello. All'ordine del giorno c'è la presentazione del progetto "Circonvallazione ferroviaria" con illustrazione delle risposte, da parte dell'assessore **Ezio Facchin**, al documento critico approvato il 13 agosto dal Consiglio di Circoscrizione. Alla serata sono invitati anche l'ingegner **Giuseppe Romeo** di Rfi (in foto) e il dirigente comunale **Giuliano Franzoi**. Domani, mercole-

di 15 settembre (20.30), in videoconferenza, si riunisce il Consiglio di Circoscrizione di Mattarello, convocato per indire un'assemblea pubblica sulla circonvallazione ferroviaria e il suo impatto sull'abitato. Giovedì 16, alle 20.30, sarà la volta della Circoscrizione di Gardolo, chiamata ad approvare un documento che chiede di prolungare l'interramento fino all'interporto.

Treni in transito a Trento: 260, non 400

Circonvallazione: un conto è la capacità, un altro il numero reale

Ma quanti sono i treni in transito a Trento? E, soprattutto, quanti saranno una volta completata la circonvallazione con i 12 km galleria per le merci sotto la collina est? Saranno **400**, è la risposta sulla bocca di tutti, cittadini, comitati, Circoscrizioni. E anche su questo numero si fondano e alimentano i timori, legittimi, per l'impatto dei treni merci in transito nella tratta a cielo aperto. È sulla base di questa previsione è nata infatti la sollecitazione a prolungare a nord l'interramento della nuova linea di 2,5 km, fino all'interporto, ben oltre il progetto predisposto da Rfi (emersione tra il Cavalcavia di Nassiriyah e l'ex Carbochimica), di cui l'amministrazione comunale (sindaco **Franco Ianeselli**) s'è fatta pubblicamente carico. Con i numeri, però, è meglio non bara-



Analisi dello scenario una volta realizzato il bypass
Oggi passano 11 treni passeggeri a lungo percorso e 66 per le merci

re. Come stanno dunque le cose? Va detto che il "400" è diventato in effetti protagonista a pieno titolo del dibattito, perché è un numero ufficiale. Si prenda, ad esempio, l'ultima versione del piano commerciale di Rfi-Rete ferroviaria italiana spa, reso pubblico ad inizio agosto. Nel documento vengono in sintesi descritti i "benefici commerciali a regime oltre 2026" (anno entro cui deve essere realizzata l'opera che beneficia di **930 milioni** di euro di finanziamenti del Pnrr) del progetto di circonvallazione di Trento. Benefici in termini di regolarità («riduzione dei tempi di percorrenza, grazie alla specializzazione delle linee nelle tratte quadruplicate al by-pass dei centri urbani di Trento, Bolzano e Rovereto»). Ma benefici anche in termini di capacità. Perché, spiega Rfi, «l'obiettivo è un incremento

della capacità con 400 treni al giorno in transito al Brennero al completamento dell'intero progetto di quadruplicamento Fortezza-Verona». Attenzione, però: un conto è la capacità teorica della linea del Brennero, un altro i carichi effettivi di persone e merci che dovrà sopportare. Quali sono le previsioni, realistiche, in proposito? I volumi internazionali di traffico, in termini di treni/giorno, sono i seguenti. Il traffico giornaliero attuale vede il transito di **11 treni passeggeri** di lungo percorso (DB e ÖBB, internazionali appunto) e **66 treni merci** (ultimi dati pre-Covid, anno 2019): **77** convogli cui se ne aggiungono una sessantina, poco più, tra treni regionali e regionali veloci che, oggi, tra il Brennero e Bologna sono **14**. Sono, questa sessantina di treni, quelli del servizio cadenzato regio-

nale tra Bolzano e Verona che la Provincia di Trento ha condiviso, dal 2007, con la Provincia altoatesina. Ma veniamo al dunque. Una volta realizzato l'intero quadruplicamento della linea (tunnel di base del Brennero, lotto Fortezza-Ponte Gardena, circonvallazione di Bolzano, circonvallazione di Trento, circonvallazione di Rovereto, lotto di ingresso nord a Verona), quale scenario si presenterà? La previsione è di avere **40 treni passeggeri** (in luogo degli 11 attuali) e **210-225 treni merci** (invece che 66). Dunque, al massimo **250-260 treni** in transito, non 400. Domanda: da dove arrivano queste cifre più contenute? Dalla stessa Rfi. È stata la nuova amministratrice delegata della spa, **Vera Fiorani**, a fornirle durante la sua presenza a Trento, lo scorso 1 luglio, quando fu formalizzato l'accordo

Il progetto è ancora riservato. Ma la "macchina" del confronto dovrebbe ora partire, perché venerdì scorso la commissione nazionale per il dibattito pubblico ha approvato le linee guida sul procedimento abbreviato per le opere dell'allegato 4 al "decreto semplificazioni" (il 77 del 31 maggio), tra le quali il potenziamento della linea ferroviaria Verona-Brennero. È l'attuazione dell'art. 46 il quale stabilisce solo 30 giorni per il dibattito pubblico. Che è obbligatorio. «Serve un'ampia condivisione con cittadini e imprese» dice il ministro Enrico Giovannini. **NELLE FOTO:** la zona dell'ex Scalo Filzi dove è prevista la stazione interrata provvisoria.

tra la stessa Rfi, la Provincia autonoma e il Comune per la riqualificazione della stazione ferroviaria del capoluogo (lavori da ultimare entro il 2023 e finanziati per **9,5 milioni** da Rfi e per **6** dalla Provincia).

Come detto: una cosa è la potenzialità della linea, un'altra l'uso effettivo. E che si tratti di previsioni realistiche lo conferma il fatto che i treni di lunga percorrenza e quelli che trasportano merci non sono treni "drogati", cioè sovvenzionati come avviene per il trasporto intermodale: oggi, infatti, il trasporto combinato di merci, accompagnato e non, sulla tratta tra l'interporto di Trento e Wörgl (nei pressi di Kufstein) è sostenuto con **33 euro** a spedizione. Un regime di aiuto giustificato dalla necessità di ridurre l'impatto ambientale, sanitario e sociale del traffico su gomma, rendendo competitiva la Ro-La (l'autostrada viaggiante su treno). Una sistema però a termine. Nella sostanza, a regime, solo se il mercato lo richiederà, solo se vi sarà richiesta da parte delle imprese ferroviarie, la piena potenzialità della nuova linea sarà messa a terra. **Do. S.**