

Terra Madre



Servizio Sopra: un treno della linea della Valsugana. La tratta triplicherà la propria capienza dopo l'elettrificazione della linea e l'entrata in servizio dei mezzi elettrici. Sotto: Roberto Andreatta, dirigente provinciale per i trasporti

«Trasporti gratis? Costa 20 milioni» Ma Andreatta valuta: «Possibile sperimentare in tratte o fasce orarie specifiche»

I dati

Parla il dirigente: «Sulla Valsugana 50mila auto, ma con l'elettrificazione triplichiamo la capienza dei treni»

di **Simone Casciano**

Viabilità e mobilità sono parte dello stesso sistema. Un assunto da tenere a mente quando si ragiona di zone 30, centri storici e trasporti. Il giusto equilibrio tra le parti può essere la strada da perseguire per un futuro più sostenibile degli spostamenti nelle città, ma non solo. Sul tema del trasporto pubblico gratuito, introdotto con l'intervista a il T di una settimana del sindaco di Montpellier, interviene anche Roberto Andreatta, dirigente provinciale ai trasporti, per fare il punto su opportunità e criticità di questa misura.

Andreatta cosa ne pensa della gratuità applicata al trasporto pubblico locale?

«Ci sono due temi da affrontare. Il primo è quello dell'opzione politica. E su questo bisogna rendersi conto che ad oggi gli utilizzatori dei trasporti pubblici coprono circa il 20% dei costi di servizio o 20 milioni di euro, mentre il resto viene versato a titolo di contributo pubblico dalla Provincia alle imprese di trasporto, sia su gomma che ferroviarie, dunque Trentino Trasporti e Trenitalia. Quindi è un tema anche finanziario, il trasporto pubblico pesa sulla spesa corrente

della Provincia per circa 100 milioni di euro l'anno. Si tratta di una voce che rientra nella stessa quota del bilancio provinciale dove rientrano anche altri servizi, come la sanità, il sociale, il lavoro pubblico e la scuola dove non ci aspettiamo un calo dei costi in futuro; quindi, bisognerebbe capire da dove reperire quei 20 milioni di euro che verrebbero a mancare dalla bigliettazione. In questo senso invito a studiare il "Caso di Tallin" dove la gratuità del trasporto pubblico è andata di pari passo con un calo della spesa pro capite in sociale e sanità, inferiore alla media delle altre capitali europee. Questo per dire che con i conti non ci si può inventare niente e il rischio è di dirottare lì risorse che servono altrove. Ma prima ancora che politico o finanziario, questo è un tema di spazi fisici».

In che senso?

«Nel senso che è un problema di "spazi fisici" sui mezzi. Noi al momento abbiamo quattromila corse al giorno sul territorio provinciale, duemila nelle aree urbane di Trento e Rovereto e duemila di servizio extraurbano. Se analizziamo la situazione negli orari di punta, quando gli studenti rappresentano ben il 66% degli utenti a bordo, scopriamo che le corse mostrano tutte un coefficiente di riempimento estremamente elevato. E non vale solo per autobus e corriere, ma anche per le corse ferroviarie tra Rovereto e Trento e sulla Valsugana».

Chiaro, proprio la ferrovia della Valsugana è quella che qualcuno indicava come possibile servizio da rendere gratuito per attrarre pendolari.

«Tra Levico e Trento si contano ordinariamente circa 50.000 veicoli privati, la ferrovia ad oggi cattura il



7% dei pendolari diretti a Trento o provenienti dal capoluogo. È evidente, quindi, che ci siano ampi margini di miglioramento e di sottrazione di pendolari dal traffico privato. Servono però mezzi, treni nello specifico. In questo senso sarà strategica l'entrata in funzione dei treni elettrici che arriverà a elettrificazione della linea completata, si stima, nel 2026. I treni elettrici in corso di fornitura, 10 quelli in arrivo e il cui acquisto è stato finanziato dalle risorse olimpiche, avranno infatti una capienza tre volte maggiore rispetto a quelli attuali che possono portare 150 persone sedute e altrettante in

pieci. Fino a quel momento però la ferrovia della Valsugana non è in condizione di attrarre ulteriori pendolari, perché semplicemente non troverebbero posto, e non riusciremmo a sopportare nemmeno con corse su gomma».

Allora bisognerebbe valutare la gratuità dove gli spazi fisici lo consentono?

«Sì, sono possibili alcuni ambiti spazio-temporali in cui sperimentare. Intendo fasce di traffico più morbide, fuori dalle ore di punta. In termini temporali penso alla metà mattina oppure alla sera, in termini spaziali a qualche specifica tratta o navetta da e per i

parcheggi di attestamento delle città. In questo senso la forza della gratuità diventerebbe la semplicità. Riuscirebbe ad attrarre una serie di viaggiatori che magari non scelgono il trasporto pubblico perché percepiscono come un aggravio il dover fare un biglietto».

In questo senso c'è già qualche esempio?

«Lasciando perdere i giudizi politici sul tema dell'equità della misura. La gratuità agli anziani over 70, da un punto di vista dell'occupazione degli spazi fisici, consentita a 40mila anziani in Trentino ha prodotto una media di 3.500 viaggi al giorno su tutto il sistema delle quattromila corse provinciali. In pratica quasi un utente over 70 per ogni corsa del giorno. Chiaro che si tratta di numeri sopportabili e che incidono molto meno della impattante, quella sì, corsa al mezzo pubblico quando improvvisamente nevicava e tutti vorrebbero un sistema elastico e flessibile che dia posto a tutti. Ma anche qui torniamo al tema di prima, i profili fisici dei mezzi non sono modificabili, la capienza è sempre quella. Non è un discorso diverso dalle giornate da bollino rosso sulle autostrade».

Quali sono, secondo lei, le prospettive del trasporto pubblico locale?

«Per garantirne la tenuta e la sostenibilità, anche finanziaria, è fondamentale proseguire negli investimenti, penso al Brt urbano ed extraurbano, ma anche al raddoppio della ferrovia, al completamento dell'elettrificazione in Valsugana e al sistema urbano funiviario a Trento tra ex-Sit e ed-Italcementi quale tratta del più ampio collegamento con Vason. Una maggiore offerta è il sistema migliore per risolvere il problema della capienza».