

MOBILITÀ

Bus, tram, funivia: il sistema di trasporto pubblico pianificato e realizzato nella città tirolese può essere un modello, purché Trento si assuma l'onere di decidere

Emanuele Lombardo: «Serve più coraggio come amministratori». Salvatore Panetta: «Dobbiamo uscire dal torpore. Il sindaco parli con Fugatti e la Provincia»

Ferrovia interrata, i conti tornano

Concluso lo studio di fattibilità economica. Il Comune «studia» il modello Innsbruck

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

Si può fare, i conti tornano. L'interramento dei binari storici della ferrovia del Brennero è non solo tecnicamente realizzabile, ma regge anche economicamente. Il gruppo misto di tecnici di Rfi (Rete ferroviaria italiana), Provincia e Comune di Trento, incaricato dell'analisi costi-benefici, ha concluso i lavori. È in fase di redazione il report finale. Questione di giorni. Ma la fattibilità è confermata in un range di investimenti tra 1,3 e 1,45 miliardi: circa un miliardo per il tunnel di 12 km dal cavalcavia di via dei Martiri di Nassirya a Trento nord a Mattarello sud, il resto per per mettere sotto terra i binari del tratto cittadino, dall'ex Scalo Filzi al sottopasso all'altezza del Palazzo delle Albere.

Quando lo studio di fattibilità sarà consegnato a Comune e Provincia, non ci saranno più alibi per la pianificazione della mobilità futura del capoluogo: una grande incompiuta, tra ipotesi come il Nordus (il raddoppio della Trento Malé), il Ring-tramvia per la collina est, la grande funivia per il Bondone. Insomma, per una città che ha concepito l'irrealizzabile (qual-



La delegazione del Comune di Trento davanti a un tram a Innsbruck. A destra, la cabinovia che collega Igls all'area sciistica dello Patscherkofel



cuno ricorda l'innamoramento per la insostenibile soluzione Val, la metropolitana con vagoni automatici come a Torino?), ma ha sempre rinviato le scelte decisive, è il tempo di passare ai fatti. Ad esserne consapevoli, per primi, sono gli amministratori che ieri l'altro hanno «studiato» sul campo il sistema della mobilità pubblica di Innsbruck: gli assessori **Alberto Salizzoni** (mobilità) e **Italo Gilmozzi** (lavori pubblici), i consiglieri comunali **Emanuele Lombardo** (presidente della Commissione urbanistica e mobilità che ha organizzato la trasferta), **Bruna Giuliani**, **Vittorio Bridi**, **Paolo Serra**, **Paolo Negroni**, **Paolo Biasioli**

e **Salvatore Panetta**, i dirigenti comunali, ingegneri **Bruno De Iaiti** e **Tiziano Bonella**, il vicepresidente di Trentino Trasporti, **Marco Cattani**, i tre presidenti di Circostrazione **Claudio Geat** (Centro storico Piedicastello), **Maria Grazia Zorzi** (San Giuseppe) ed **Antonella Mosna** (Gardolo). Per farsi un'idea, sono passati dal municipio, dove hanno incontrato il sindaco verde **Georg Willi**, a Igls, viaggiando con un bus strapieno, per prendere poi la cabinovia dello Patscherkofel fino a quasi 2.000 metri di quota. Hanno pure presentato alla inaugurazione di due nuove linee della tramvia, la 2 a la 5. Modello esportabile, quello di

Innsbruck, città alpina di 130 mila abitanti, presenza di ospedale, università, etc, simile a Trento? «Certamente, sì», risponde **Emanuele Lombardo** «per le due linee da 12 km hanno investito, tutto compreso, 400 milioni. Il tram passa ogni 10 minuti. A Innsbruck hanno deliberato la prima tramvia nel 2005, oggi servono il 59% del territorio cittadino e l'86% degli istituti scolastici». Trento, osserviamo, il tram lo ha però «perso», è lenta nella pianificazione, nella realizzazione e negli investimenti. Che fare? «Serve più coraggio come amministratori» dice Lombardo «ma occorre il supporto della Provincia, perché

Trento è un grande ricettore di traffico per le sue funzioni provinciali, come l'università e ospedale. Ma non siamo stati fermi, la Commissione urbanistica ha votato all'unanimità per il Ring. Tutto è bloccato, anche il Nordus, in attesa della fattibilità dell'interramento, che elimina la barriera ferroviaria e dimezza i costi. Il sindaco si è impegnato a fare il masterplan della mobilità collegato al nuovo Prg. Quanto a corso nord, l'obiettivo indicato da Brugnara di declassare la strada è condiviso. È solo questione di tempi e modalità».

La lezione della trasferta tirolese? «Che Trento deve uscire dal

torpore» dice **Salvatore Panetta**, presidente del Consiglio comunale «noi ci siamo fermati ai sogni. La nuova cabinovia in due tronconi di Innsbruck, 70 milioni di euro, è favolosa. Loro hanno nel dna il trasporto pubblico, gli autobus sono pieni, molti cittadini non hanno l'auto. Qui invece si agisce a spot, come la gratuità dei bus per gli over 70. Ci può stare, ma non è questo che chiede la città. Occorre che il sindaco e Fugatti (presidente della Provincia, ndr) si parlino, perché Trento da sola può solo sognare. Il Bondone dovrà essere al centro di una delle prossime sedute monotematiche del Consiglio».

TRASPORTI

L'ingegner Ezio Facchin sul modello Innsbruck

«Possiamo fare meglio»

L'ingegner **Ezio Facchin** conosce bene il sistema della mobilità pubblica di Innsbruck, la rete integrata bus-tram. È un modello da prendere a riferimento anche per Trento? «Per me», risponde l'ingegnere che ha rimesso in mandato di Commissario governativo per il corridoio del Brennero, visto il disinteresse da parte del ministro Danilo Toninelli «Trento potrebbe fare anche meglio di Innsbruck, purché lo scheletro di base sia fatto bene». Scheletro? Facchin spiega: «Prima che sulla soluzione tecnica, è sul concetto di mobilità che si deve definire una strategia. Pacher, a suo tempo, andò a Torino per vedere il Val (veicoli automatici leggeri, ndr) e lo sposò... Ma la

politica, prima che di soluzione tecniche, dovrebbe parlare di soluzioni organiche, rapportando il sistema della mobilità al territorio, alle attività economiche, ai centri di interesse». Facchin conferma che lo studio di fattibilità economica del bypass ferroviario e dell'interramento dei binari, da inserire nella progettualità delle tratte di accesso al tunnel del Brennero, è completato. Per dire che «la circosvalenza ferroviaria, che deve partire entro due, tre anni, è una soluzione tecnica obbligatoria, che si porta dietro tutto il resto. Anche la soluzione della viabilità e della ferrovia tra Canova e Lavis, una delle risposte da dare».

Do. S.



L'ingegner Ezio Facchin

PATT

Il capogruppo chiede una seduta del Consiglio entro febbraio

Pattini rilancia su Bondone e funivia



Alberto Pattini capogruppo del Patt

«Basta tergiversare sul Bondone e la funivia». **Alberto Pattini**, capogruppo del Patt, ha scritto ieri al sindaco Andreatta e ai capigruppo di maggioranza, chiedendo che «venga pianificata entro febbraio la già concordata seduta monotematica sul Monte Bondone. Motivi per dilatare ancora i tempi non ve ne sono poiché il Masterplan è stato presentato il 3 giugno 2018, un paio di passaggi in maggioranza sono stati fatti, tempo per approfondire c'è stato e ve ne sarà. L'argomento» aggiunge il capogruppo del Patt «è quindi maturo per il tanto atteso passaggio in aula. Abbiamo in sede di capigruppo avanzato tale richiesta formalmente, quindi per la prossima convocazione ci aspettiamo l'individuazione di una data precisa». Altrimenti? «Altrimenti faremo le nostre valutazioni». Un ultimatum? «Il sindaco sa bene che il Patt chiede da vent'anni il collegamento fra Trento e Vason. È uno dei sette punti che gli ho sottoposto prima di Natale. Per altro, anche il Pd, con Paolo Serra, ha mostrato apertura sulla funivia. Va inserito nel Prg». Funivia o ascensore a levitazione magnetica come vorrebbe l'ex assessore Paolo Biasioli? «Non tocca alla politica indicare la soluzione tecnica: Trentino Sviluppo ha già fatto più ipotesi. Il tema è decidere una volta per tutte su un collegamento tra il Muse, che è già sul Bondone, per uno sviluppo turistico della città e in grado di attrarre investimenti per realizzarlo».

Do. S.