

## MOBILITÀ

A Gardolo la presentazione del progetto, accolto con favore Via Bolzano e via Brennero declassate a una corsia per senso di marcia. Alberature, ciclabili e percorsi pedonali

Un percorso di rigenerazione urbana che prevede anche l'eliminazione dei passaggi a livello di via di Spini, via Palazzine, via Aeroporto e via Aichner a Canova

# Trento nord, nuova vita con il tram

## Tra Spini e il centro città una nuova linea di 8 chilometri e 17 fermate

GIACOMO POLETTI

Una presentazione in anteprima per annunciare che il Comune punta tutto sul tram e sul declassamento di via Bolzano: l'obiettivo è trasformare in realtà la visione promossa nella campagna elettorale dal sindaco **Franco Ianeselli**. «Vogliamo una Trento del futuro in cui la mobilità pubblica sia sviluppata su tre sistemi interconnessi» ha spiegato l'assessore comunale alla transizione ecologica e mobilità, **Ezio Facchin**, al consiglio circoscrizionale di Gardolo, scelto per la prima presentazione ufficiale del progetto. «Il tram sarà la novità su cui punteremo, assieme al ridisegno della rete degli autobus e al Nordus, costituito dal raddoppio della ferrovia Trento-Malé, che verrà prolungata a sud verso il futuro Not e Mattarello».

La serata di Gardolo era tutta incentrata sullo sbarco del "progetto tram". Una linea ex-novo di quasi **8 chilometri** prevista in gran parte sull'asse centrale di via Brennero, a partire dall'attuale stazione della Trento-Malé a Spini di Gardolo fino al cuore della città, dove la nuova rotatoria si srotolerebbe in un anello fra piazza Centa, via Segantini, piazza Dante, via Torre Verde e largo Nazario Sauro per ricongiungersi all'asse del Brennero all'altezza dello scalo Filzi. **Diciassette** le fermate ipotizzate, **6** delle quali sul territorio di Gardolo.

Il dirigente del Servizio mobilità e rigenerazione urbana, **Giuliano Stelzer**, ha portato in dote **38** slide dense di rendering per simulare tutti gli interventi. Via Brennero, dicevamo, perderebbe due corsie, una per senso di marcia, per garantire gli spazi al centro dell'asse viario al doppio binario dei tram, con **9 metri** di ingombro complessivo. Il declassamento a una corsia per senso di marcia sarebbe completato su ambo i lati della strada, nella sezione tipo, da alberature, ciclabili e percorsi pedonali rispettivamente da **1,5** e **2** metri l'uno. Ma trasformare la trafficatissima via Brennero a due sole corsie di marcia è davvero fattibile? «Si tratta indubbiamente di un cambio totale di paradigma - spiega l'architetto Stelzer - la statale oggi è un mero canale di scorrimento del traffico: nella parte nord di



Meno spazio alle auto nella immagine della futura via Bolzano con il nuovo sistema di mobilità che punta su tram e piste ciclopedonali

### L'ASSESSORE

Il tram sarà la novità, assieme al ridisegno della rete degli autobus e al Nordus con il raddoppio della Trento-Malé

Ezio Facchin

via Bolzano non esistono attraversamenti se non le vie Soprasasso e Aeroporto. Gardolo è tagliata in due parti, prive di relazioni». «La soluzione - riprende Stelzer - è una rigenerazione: su via Brennero spariranno i guard rail, le corsie di accelerazione e decelerazione. Si dovrà ragionare in un ambito di sistema: il tram dovrà essere accompagnato da parcheggi scambiatori e, appunto,

dalla futura linea Nordus con l'eliminazione dei passaggi a livello di via di Spini, via Palazzine, via Aeroporto e Canova/via Aichner». Il nuovo tram potrebbe rivelarsi vincente nella prospettiva del cantiere di interrimento della ferrovia del Brennero all'ex scalo Filzi, che prevede, fra le opere propedeutiche, proprio la dismissione della Trento-Malé durante i lavori. Il nuovo tram, in quel caso, costituirebbe un'alternativa di trasporto fondamentale.

L'idea di trasformare via Bolzano nel "corso nord" della città non è nuova per la verità ed è nel Prg fin dal 1991, con tanto di ipotesi di metropolitana. Ciò nonostante, il progetto non è mai decollato. L'unica zona C4 - definita "zona mista per la formazione di luoghi centrali" - nata è costituita dagli edifici fronte strada all'altezza del parco di Canova e di via Passirio. Era ormai chiaro che il progetto non

### IL DIRIGENTE

Si tratta indubbiamente di un cambio totale di paradigma: la statale oggi è un mero canale di scorrimento del traffico

Giuliano Stelzer

avrebbe più preso piede. La parte sud di via Bolzano com'è oggi non è appetibile per residenze e attività. Il Comune punta ora al declassamento a strada urbana e a una mobilità caratterizzante, comoda e di alta frequenza come il tram. Tanti, dicevamo, gli interventi satellite presentati: dal riordino della "spaghetata" di svincoli poco a nord del Bren Center su un'unica rotatoria, alla cancellazio-

ne di tutti passaggi a livello di Gardolo con un focus particolare a via Aeroporto, dove c'è la caserma dei vigili del fuoco. I pompieri volontari rischiano spesso di restare bloccati alle stanghe negli interventi alla volta del centro. L'ingegnere del Comune, **Alessandra Pretti**, ha dipinto il quadro delle alternative per risolvere il problema: fra le papabili, una bretellina dalla zona dell'attuale Crm del sobborgo, in direzione est in sottopassaggio alla ferrovia fino alla rotatoria di via Paludi/via Soprasasso. Una soluzione forse gravosa dal punto di vista del consumo di suolo, ma più diretta. Secondo Stelzer «l'introduzione di un sistema di trasporto pubblico leggero in sede propria presuppone il ridisegno delle linee degli autobus. L'11 e il 17 potrebbero essere eliminate, il 3 invece servirebbe le parti interne di Gardolo uscendo a sud da via 4 novembre grazie agli svincoli previsti. Nascerebbero infine delle linee navetta fra le fermate del tram e Spini, Lavis e San Lazzaro».

Le prime reazioni del consiglio di Gardolo sono state positive. **Michele Tomasi** (Partito Democratico) ha ricordato una criticità annosa, il "saliscendi" di via Bolzano all'altezza di via Soprasasso. «Vorremmo che la statale fosse riportata alla quota del piano campagna all'altezza degli svincoli» ha auspicato. Il Comune non ha del tutto chiuso le porte, proponendo però un'alternativa meno onerosa: «via Bolzano nacque così - ha ricordato Stelzer - non sarebbe impossibile abbassarla, ma pensiamo alla creazione di aperture ciclo-pedonali sia a nord sia a sud di via Soprasasso». Il comitato "Un Tram per Trento", connesso alla seduta online, è rimasto positivamente sorpreso dalla serata: «il lavoro presentato è ottimo. Il tram è più confortevole dell'autobus ed è attrattivo per l'utenza persino più delle previsioni, come mostra il recente caso di Firenze. Lo spazio per farlo c'è, Trento ha bisogno di visioni da città nord-europea» chiosa **Marcello Jeziak** in rappresentanza di un gruppo di oltre 40 cittadini. In attesa che si sedimentino le prime reazioni politiche, la Circoscrizione ha chiesto di intraprendere un percorso di incontri pubblici per presentare alla popolazione il progetto.