

MOBILITÀ

Le due giunte avviano la collaborazione per realizzare presto l'opera, indispensabile anche per attuare il grande "Progetto integrato", bypass e interrimento

Servizio di trasporto rapido di massa per collegare Spini al centro, ma in prospettiva anche la parte sud della città. Ipotesi finanzia di progetto per la sua realizzazione

Anche la Provincia "prende" il tram

Definito l'accordo. Il Comune progetta, piazza Dante lo realizzerà

Anche la Provincia autonoma di Trento prende il tram e farà la sua parte, da protagonista, nella realizzazione del nuovo sistema di mobilità del capoluogo. È pronto un accordo di collaborazione, prossimo al passaggio formale nelle rispettive giunte, tra la Provincia e il Comune di Trento, con il coinvolgimento diretto di Trentino Trasporti spa, la società che ha in gestione il trasporto pubblico locale in Trentino. Nell'accordo tra le giunte Fugatti e Ianeselli si parla di "nuova infrastruttura del Trasporto Rapido di Massa a Trento", ma si deve leggere "tram".

L'intesa sulla tramvia nasce per collegare la zona nord con il centro cittadino, ma c'è una novità. Si prevede, come è noto e spiegato nella prima presentazione pubblica dello schema di massima dell'ipotesi progettuale, in aprile a Gardolo, un tracciato preferenziale lungo via Brennero per il collegamento con il centro, ma pure «la possibilità in futuro» di estendere la tramvia «anche alla parte sud della città, sia per la sua capacità di soddisfare la domanda di mobilità ad alta frequenza e con elevati standard qualitativi, compresi i collegamenti intermodali, sia per il suo impatto di contenimento dell'inquinamento e riduzione del traffico privato per il trasferimento sul trasporto pubblico».

L'accelerazione del progetto. C'è un elemento che impone una accelerazione del progetto-tram, di cui il sindaco Franco Ianeselli ha fatto un elemento fondante del programma di governo della città: il tram sarà una valida alternativa per «garantire un collegamento diretto» quando la linea della Trento-Malé sarà sospesa durante i lavori di interrimento della linea storica nella zona dell'ex Scalo Filzi». Anzi, il tram diventa indispensabile per il grande "Progetto integrato" (bypass ferroviario e interrimento dei binari) e la sua cantierizzazione. Tra gli obiettivi, viene indicato anche il collegamento con il nuovo deposito/officina della Trento-Malé «in fase di costruzione a sud della Vetri Speciali o, in alternativa, con un nuovo deposito/officina per un adeguato numero di mezzi necessari all'esercizio commerciale del tram».

Inoltre, dovrà essere realizzata «l'integrazione modale e l'interconnessione tra servizio rapido di massa e servizio urbano su gomma, mantenendo un elevato livello di qualità dei servizi e l'equilibrio economico delle gestioni».

Comune e Pat: chi fa cosa. L'accordo di collaborazione, che ha durata triennale, definisce gli impegni reciproci. Referente per la Provincia, è **Roberto Andreatta**, dirigente generale dell'Umst Mobilità e del dipartimento territorio, ambiente, energia e cooperazione. Il Comune si impegna a progettare la nuova infrastruttura, in collaborazione con Trentino Trasporti spa, a definire quindi tracciato e relative fermate, a elaborare - operazione già in corso - il Pums (Piano urbano della mobilità sostenibile), pianificare gli interventi di riordino del sistema stradale, presentare istanza di ammissione ai fondi statali e a contenere al massimo i tempi approvativi e autorizzativi. Alla Provincia, invece, spetta la redazione, con il progetto di fattibilità in mano, del piano economico-finanziario dell'intervento ed di un cronoprogramma operativo. Importan-



Una delle prime immagini di come potrà essere trasformato "corso nord" (via Bolzano e via Brennero) con la realizzazione del tram tra Spini ed il centro città

L'intesa triennale sarà integrata per il finanziamento, al netto di contributi statali e/o europei

te sarà, per la Provincia, attendere gli esiti del finanziamento statale. Ma una soluzione fin d'ora considerata, spiega il *mobility manager* Roberto Andreatta, è la finanzia di progetto. Infatti, nell'accordo si fa esplicito riferimento ad un «eventuale avviso di mercato per la presentazione di propo-

ste di partenariato pubblico-privato». Toccherà quindi alla Provincia «affidare la costruzione e gestione dell'infrastruttura, l'acquisto del materiale rotabile e la gestione del servizio di trasporto».

Entrambi gli enti si impegnano, è scontato, ad adeguare i propri strumenti pianificatori e programmatori per favorire la realizzazione del tram. È già stato istituito un gruppo di lavoro per dare seguito all'accordo. Ed è già previsto che ci sarà un "accordo integrativo" che definirà le «modalità operative con cui strutturare il finanziamento dei lavori, al netto di eventuali contributi statali e/o europei». **Do. S.**

Il progetto destinato a rivoluzionare la mobilità

Tram da Spini: 17 fermate e due corsie su "corso nord"

All'origine dell'accordo di collaborazione per realizzare il tram, c'è il protocollo d'intesa tra Provincia, Comune di Trento ed Rfi dell'aprile 2018, integrato dall'atto aggiuntivo del novembre 2019 che ha fissato le linee guida del "Progetto integrato", l'insieme di interventi anche di riqualificazione urbana del capoluogo collegati al bypass ferroviario per le merci e all'interrimento della linea storica del Brennero nel tratto di cittadino. Per dare concretezza al progetto tram, tra Comune e Provincia, oltre che il gruppo di lavoro già istituito, sarà creata una cabina di regia, composta dagli assessori competenti (il presidente **Maurizio Fugatti** per la Provincia, l'assessore **Ezio Facchin** per il Comune) che seguirà passo passo l'attuazione dell'accordo.

Lo schema di massima del progetto-tram è quello presentato prima in Circoscrizione a Gardolo, quindi alla commissione per la mobilità e la vivibilità urbana, da Facchin e dall'ingegner **Giuliano Stelzer**. La tramvia sarà una linea di quasi 8 chilometri, che sfrutterà in gran parte l'asse centrale di via Bolzano-via Brennero ("corso nord"), dall'attuale fermata della Trento-Malé a Spini di Gardolo fino al centro città. Qui i binari del tram formeranno un anello tra piazza Centa, via Segantini, piazza Dante, via Torre Verde e largo Nazario Sauro, da dove si ricollegheranno a via Brennero. Con il tram, via Brennero non sarà più una superstrada che si insinua nel cuore cittadino, perché sarà declassata a due corsie, una per senso di marcia, in modo da permettere il passaggio dei tram (la tramvia occuperà 9 metri in larghezza) e la realizzazione su ambo i lati di alberature, piste ciclabile e pedonali. Una nuova vita, dopo anni, decenni di attesa, per il "corso nord". Sono 17 le fermate previste, 6 delle quali nel territorio di Gardolo. Ci saranno parcheggi scambiatori, per l'intermodalità, e saranno soppressi i passaggi a livello di via di Spini, via Palazzine, via Aeroporto e Canova-via Aichner. Per la mobilità di Trento sarà una "rivoluzione". Che, ora, Provincia e Comune intendono accelerare.