

## INTERVISTA

Comune e Provincia confermano la collaborazione sul progetto di potenziamento e prolungamento della linea della Trento-Malé

La replica piccata del sindaco Ianeselli ai dubbi del dirigente Andreatta: «In tema di mobilità, nessun conservatorismo, ma scelte radicali»

# «Il Nordus sarà l'asse portante del trasporto pubblico in città»



**DOMENICO SARTORI**  
d.sartori@ladige.it

«È la lettura dell'intervista del dirigente Andreatta che mi ha disturbato, non la sua telefonata...». Il fatto che il *mobility manager* della Provincia suggerisca (*l'Adige* di ieri, ndr) prudenza sul Nordus, il potenziamento e prolungamento della ferrovia Trento-Malé nel tratto cittadino, ha spiazzato il sindaco **Franco Ianeselli**, subissato di messaggio fin dal primo mattino. «Arriverà un comunicato congiunto» anticipa a mezzogiorno. Il dirigente del dipartimento territorio trasporti e ambiente della Provincia non ha detto che il Nordus non va fatto. Ha però fatto, cifre alla mano, alcune considerazioni. Ha detto che «va valutata la funzionalità ed economicità del sistema»; che «è la parte a monte che ha bisogno del raddoppio da Trento a Mezzolombardo»; che «finché non c'è lo studio sulla fattibilità tecnico-economica del Nordus, non si può considerare l'interesse pubblico della proposta della tramvia»; che va chiarita la «sostenibilità finanziaria per tram e Nordus assieme, con la rete dei bus che non si può ridurre».

Nel comunicato congiunto di metà pomeriggio, che arriva da Palazzo Thun, si chiarisce che non è in discussione la collaborazione tra i due enti. Che «la Provincia autonoma e il Comune di Trento confermano l'intenzione di continuare a lavorare sul progetto Nordus, il sistema di trasporto collettivo in sede propria che, come previsto dal Piano urbano della mobilità del

2010, sarà l'asse portante del trasporto pubblico cittadino e collegherà i principali poli di attrazione di traffico del comune (Trento nord, Trento centro, nuovo ospedale); che «proprio in questi giorni si sta lavorando all'Accordo di collaborazione tra Comune, Provincia e Trentino Trasporti necessario per procedere all'affidamento dello studio di fattibilità del Nordus»; che «dunque il progetto Nordus sta procedendo sui binari che gli sono propri: ovvero quelli tecnici e quelli politico-istituzionali. In queste sedi saranno fatte tutte le valutazioni utili a definire un piano d'azione riguardante la mobilità urbana dei prossimi decenni».

**Sindaco Ianeselli, qual è la sua valutazione sulla "frenata", riguardo al Nordus, fatta dal dirigente Andreatta?**

«Mi pare evidente che prima di tracciare conclusioni ci debba essere una verifica della fattibilità tecnico-economica dell'opera. E valgono gli accordi presi con la Provincia, più che le affermazioni di un tecnico. Nessuno mette in discussione il progetto integrato, con il bypass ferroviario, l'interramento e il Nordus».

**Il tema è: a Trento ci possono stare entrambe le infrastrutture, il Nordus e il tram da Spini al centro città?**

«Nella programmazione del Pums (il Piano urbano della mobilità sostenibile, ndr), ci sarà anche il tram, questo è certo».

**Nel 2014, quando lo studio Tps valutò la bontà del progetto Nordus, del tram non si parlava. È cambiato lo scenario, sindaco...**

«Io penso che dobbiamo affrontare le trasformazioni urbane,



Il tracciato del Nordus di raddoppio nel tratto nord e prolungamento dei binari della Trento-Malé fino a Mattarello. Il tratto in verde è quello dell'interramento nel centro città. Sopra, il sindaco Franco Ianeselli.

per andare oltre l'auto. E se ci sono studi in corso, aspettiamo i risultati prima di formulare conclusioni. In tema di mobilità urbana, nessun conservatorismo. Servono invece scelte radicali».

**Il fatto è che la tramvia sarebbe in asse con corso nord, la zona più popolata, mentre la ferrovia della Trento-Malé è decentrata...**

«E va bene interrogarsi anche su questo. Purché non ci sia

conservatorismo, che non produce nulla: questa è la mia preoccupazione. Mettiamo tutto sul tavolo, ma senza anticipare conclusioni».

**In attesa dello studio sul Nordus, il dirigente Andreatta dice che, inevitabilmente, il progetto di tram (il partenariato pubblico-privato proposto da Alstom Ferroviaria) è sovrappeso.**

«Dobbiamo considerare il Nordus come una variabile indipen-

dente, per cui la valutazione della tramvia ne deve tenere conto».

**È reale la preoccupazione circa gli effetti negativi a monte, per il collegamento con le valli del Noce, del prolungamento verso Mattarello della Trento-Malé?**

«Il modo corretto di procedere, per avere delle risposte, è porre le questioni nelle sedi proprie. "Est modus in rebus" dice Andreatta invitando alla "mode-

razione". "Est modus in rebus" dico io invitando a parlarne nelle sedi proprie».

**A proposito di tram, resta dell'idea della praticabilità della finanza di progetto, con il coinvolgimento di capitali privati? Perché non utilizzare le risorse del ministero per il trasporto rapido di massa, come fatto in altre città, di recente a Bologna?**

«La questione è oggetto di valutazione. Nulla è ancora deciso».

**MOBILITÀ** Pegoretti: «Per gli spostamenti cittadini con il Nordus nulla cambia»

## Città multimodale: «Serve il tram»

«Stiamo perdendo la bussola. C'è confusione, assenza di visione. Visione che invece c'era nel programma del sindaco. Il Pnrr sta stravolgendo e rovinando gli impegni della consiliatura sulle opere necessarie per una migliore mobilità cittadina, specialmente il tram». È la reazione di **Massimo Pegoretti**, coordinatore e portavoce del Comitato "Untramper Trento" alle considerazioni del *mobility manager* della Provincia, **Roberto Andreatta**, che suggerisce "moderazione" nel progettare il Nordus assieme alla tramvia.

**Dove sta la confusione, Pegoretti?**

«Nella mancata distinzione. Il Nordus è il potenziamento di una ferrovia, che tale resterà, funzionale ad un servizio interurbano. Il tram è un tpl, un trasporto pubblico locale, ad alta capacità e attrattivo, in grado di spostare l'utenza dall'auto privata al tpl in area urbana, per decongestionare la città soffocata dalle auto».

**Quindi?**

«Quindi va chiarito che la città multimodale non la facciamo con una ferrovia, ma con il tram ad alta capacità che ferma ogni 300 metri lungo i poli attrattori. Chi mai dal centro di Gardolo andrà fino al cimitero per prendere il treno della Trento-Malé, anche se cadenzato ogni 10 minuti? Per poli attrattori non intendiamo il Museo, ma i luoghi dove i cittadini si recano ogni giorno a lavorare, uno per vettura».

**Andreatta ha ragione?**

«Andreatta ha ragione nel dire che il Nordus non potrà essere attrattivo: lo studio Tps da lui citato lo dimostra. Potrà essere attrattivo, e solo in parte, se e quan-

do ci sarà il Not, il nuovo ospedale. Ma per spostamenti all'interno della città non cambierà assolutamente nulla, ed è questo il vero problema: spendere una follia, con prospettive di tempo lunghissime, per non cambiare praticamente nulla nella mobilità quotidiana della città. Serve un ridefinire della rete dei bus cittadini che convergono dalla frazioni sulla dorsale ad alta capacità».

**Ma sono concepibili entrambe le infrastrutture?**

«Non sono un tecnico. Ma non è pensabile abbandonare il tram per il Nordus. Potranno essere complementari, ma non sostituirvi l'uno dell'altro. A Firenze, il tram ha un gradimento altissimo, oltre il 90%. Ed il tram è l'unica alternativa attrattiva per convincere i cittadini a lasciare l'auto a casa. Una tramvia lungo le vie principali, via Brennero e via Bolzano, con un tappeto verde coi binari per restituire quegli spazi ad una nuova vivibilità e coesione sociale. Se via Brennero e via Bolzano restano come sono, a quattro corsie, a Gardolo continueremo ad avere 20 mila auto al giorno. E la situazione sarà peggiore dal 2025, con l'apertura del sottopasso stradale di Spini: altre 5 mila vetture al giorno. Altro che riqualificazione urbanistica di Trento Nord!».

**Ma il Comune crede anche nel tram, il progetto lo ha presentato alla Circo-**

**scrizione di Gardolo nell'aprile 2021...**  
«Vero, ma da allora tutto si è fermato. L'assessore Facchin non ci ha più convocati, nonostante la nostra richiesta di incontro. Sono tutti concentrati sul bypass... Il

tram, come cantiere, potrebbe partire potenzialmente anche insieme alla circonvallazione, mentre il Nordus può essere completato solo dopo, nel 2029. Quasi dieci anni in cui Trento continuerà a soffocare. E per realizzare il tram si abbandoni il partenariato pubblico-privato proposto da Alstom. Si utilizzino i fondi governativi per il trasporto rapido di massa, come ha fatto il Comune di Bologna. E avanti con corsie preferenziali e parcheggi di atterramento. Subito».

Do. S.

Massimo Pegoretti è coordinatore e portavoce del Comitato "UntramperTrento" che nel 2019, in un convegno al Museo, ha proposto la realizzazione di una tramvia da Spini al centro città anche come sistema per riqualificare dal punto di vista urbanistico Trento nord, attraverso il declassamento a due corsie di via Bolzano e via Brennero



Il bando di Trentino Trasporti da 12,23 milioni

### Trento-Lavis-Zambana con sedici autobus elettrici

Tra Nordus (potenziamento urbano della Trento-Malé) da studiare e tramvia da Spini al centro città, per ora solo un'aspirazione che però il sindaco assicura sarà inserita nel Pums, il piano urbano della mobilità sostenibile, intanto si potenzia il servizio bus per i collegamenti a nord. Trentino Trasporti spa, la società del trasporto pubblico locale, ha indetto una gara europea a procedura aperta per la realizzazione di una linea suburbana "Trento Lavis Zambana". L'oggetto della fornitura (le offerte vanno presentate entro le 12 del prossimo 15 aprile) è la fornitura di 6 autobus elettrici di classe 1 da 12 metri e 3 autobus elettrici di classe 2 da 18 metri per un importo a base di gara di 5,74 milioni di euro, più la fornitura e posa dell'infrastruttura di ricarica in deposito e al capolinea (1,77 milioni). L'importo totale soggetto a ribasso è quindi di 7,48 milioni. Il bando di Trentino Trasporti prevede inoltre l'opzione per la ulteriore fornitura di 7 autobus e relativa infrastruttura di ricarica del tipo "opportunity", per 4,72 milioni. L'importo complessivo in gara è quindi di 12,23 milioni di euro. L'appalto è finanziato con fondi statali all'interno del Pnrr. La fornitura va poi fatta entro 400 giorni dal contratto.

Il consigliere del Patt critico sul progetto Nordus

### Ossanna: binari doppi da Trento a Mezzolombardo

Il consigliere provinciale del Patt, **Lorenzo Ossanna**, letto ieri su *l'Adige* la dichiarazione del *mobility manager* della Provincia, Roberto Andreatta, in merito al Nordus, ha depositato una interrogazione con cui chiede alla giunta Fugatti se intenda, nella valutazione del progetto ferroviario, «tenere in considerazione il mantenimento, come stazione principale, di Trento Centro e il potenziamento del tratto storico con raddoppio dei binari fino a Mezzolombardo della ferrovia Trento-Malé». La preoccupazione di Ossanna è relativa alla previsione, con il Nordus, di una ferrovia «che consente di collegare i principali poli di attrazione di traffico, da Trento Nord a Trento Centro, al nuovo polo ospedaliero per terminare la corsa a Mattarello, con il raddoppio dei binari da Lamar a Trento-Stazione». Per il consigliere del Patt, la Trento-Malé è «una ferrovia nata per collegare le valli del Noce a Trento e che ora si vorrebbe trasformare in tram cittadino. Di fatto una proposta incompatibile con l'attuale e storico servizio», per il fatto che si andrebbe a «modificare i tempi di percorrenza, il numero di corse, le tempistiche di corsa e l'utenza attuale».