

La visita

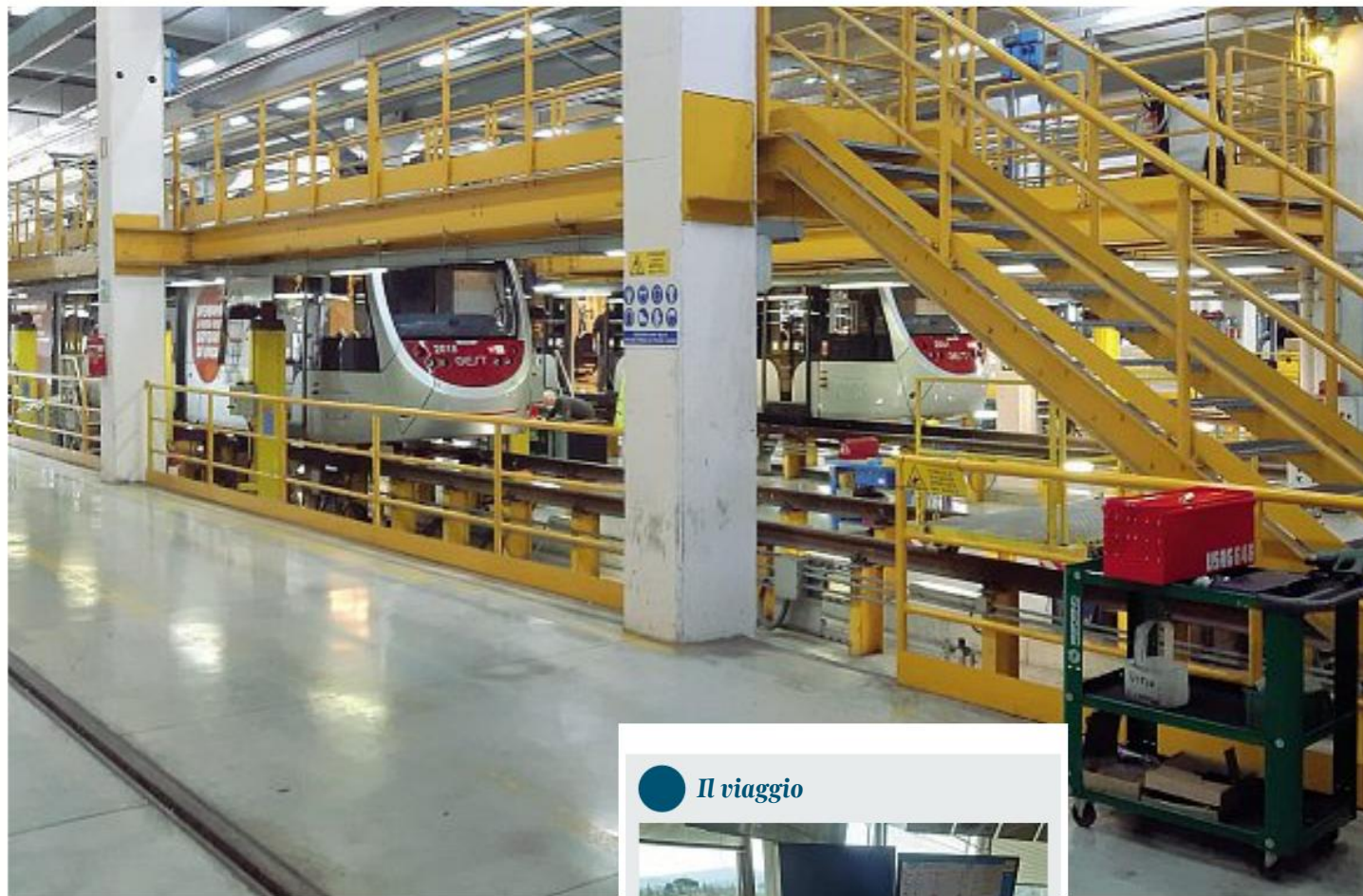
A Firenze il Comune di Trento ha discusso con progettisti e assessore fiorentini per capire l'impatto delle rotaie sulla mobilità urbana in vista del progetto di Trento

di **Paolo Piffer**

DAL NOSTRO INVIATO

FIRENZE A Firenze sono su strada due linee di tram su rotaia. Altre sono in previsione. Ieri una delegazione trentina, composta dall'assessore comunale alla mobilità Ezio Facchin, da alcuni consiglieri comunali e circoscrizionali e dai rappresentanti del Comitato civico un tram per Trento e di Campomarzio, studio di architettura e urbanistica, sono «scesi» nel capoluogo toscano per toccare con mano quanto realizzato. Il gruppo è salito sui tram e ha verificato *de visu*, anche, le opere di riqualificazione urbanistica che sono andate di pari passo con il tram.

A Trento, per ora, c'è l'accordo politico tra Provincia e Comune per realizzare l'opera che, recentemente, è stato approvato dal Consiglio comunale. In Commissione mobilità e ambiente è stata discussa una prima bozza del Pum (Piano urbano della mobilità) completa anche dell'istituzione di



Officina Il deposito della linea del tram di Firenze studiato da Trento

Tram, ora il Comune studia quello di Firenze «Progetto, ipotesi 2025»

Delegazione in Toscana. Facchin: finanziamenti da individuare



Brugnara (Pd)

La soluzione del tram ridurrebbe il traffico del 20%. E il valore immobiliare delle case vicine crescerebbe del 10%

una linea tranviaria che da Spini arrivi, transitando per via Bolzano e via Brennero, in piazza Dante e da qui proseguiva a sud e che, a un certo punto, si divarichi. Un segmento prendendo la strada della cittadella dello sport, l'altro Madonna Bianca.

Entro maggio il Pum dovrebbe essere adottato dalla giunta comunale mentre per l'autunno potrebbe venir discusso dal Consiglio comunale. Il sistema tranviario è un'opera di dimensioni notevoli che va ad intersecarsi, diciamo così, con l'interramento della ferrovia e il raddoppio, anche verso sud, della Trento-Malè che sembrerebbero prioritari visti anche gli stanziamenti previsti dal Pnrr (Piano nazionale di ripresa e resilienza). Ieri la delegazione trentina ha incontrato Stefano Giorget-

ti, assessore alla mobilità del Comune di Firenze e il progettista Giovanni Mantovani. Per l'assessore Facchin «sarebbe già un ottimo risultato riuscire a portare a casa entro la fine della consiliatura, nel 2025, un progetto organico e il finanziamento. Anche perché siamo chiamati a discutere intorno ad un progetto complessivo di fattibilità che riguarda sia il tram che il raddoppio della Trento Malè». Secondo Claudio Geat, presidente della circoscrizione Centro storico-Piedicastello, «il tram non è dietro l'angolo. Lo vedo in funzione in un futuro lontano. Non prima di 10-15 anni. Dobbiamo essere realisti. Siamo venuti a Firenze per vedere come è stato possibile realizzare un'opera tanto complessa che, di fatto, ha modificato il tessuto urbano». «Il tram ridurrà il

traffico del 20% — riflette Michele Brugnara, consigliere comunale del Pd — Inoltre, ci saranno benefici con l'insediamento di nuove attività lungo il percorso della tranvia ma anche in termini immobiliari facendo salire di almeno il 10% il valore delle case vicine». È articolato il ragionamento di Andreas Fernandez (Verdi), presidente della commissione mobilità e ambiente. «Il tram è una soluzione valida e sostenibile dal punto di vista ambientale — dice — Ricordiamoci, comunque, che siamo nella fase del progetto di fattibilità del raddoppio della Trento-Malè (il Nordus). Alla fine di questo processo mi chiedo se magari non potrebbe risultare più convincente l'idea del tram. Realizzare entrambe le opere mi sembra inverosimile, se non altro per una questione di

Il viaggio



Cabina di regia Il quartier generale del tram



Osservatori La delegazione cittadina a Firenze



Fermata Una stazione del tram di Firenze

costi».

Massimo Pegoretti è presidente del Comitato un tram per Trento costituitosi nel 2018. «Il trasporto pubblico deve essere moderno, attrattivo e ad alta capacità — afferma deciso — Spero che entro la fine della consiliatura comunale, nel 2025, si possa avere almeno il progetto della rete tranviaria. La multimodalità del trasporto pubblico — è la sua conclusione — la realizzi non con la ferrovia ma con il tram urbano». «Mi auguro che a Trento possa essere realizzato un sistema diffuso tranviario, da nord sud, perlomeno nel giro di vent'anni — è la riflessione di Marcello Carli, consigliere comunale ed ex candidato sindaco — È una prospettiva decisamente interessante, le indicazioni sono incoraggianti». «Deve essere anche un modo — aggiunge Nicola Vigorito, consigliere circoscrizionale — per ricucire i quartieri nord della città e riqualificare tutto l'asse lungo via Brennero». Non è da oggi che il tram è nell'agenda politica. L'ipotesi fa parte del Prg (Piano regolatore generale), la cui variante venne messa nero su bianco dall'architetto catalano Joan Busquets nel 2002 prevedendo il tram lungo il boulevard di via Brennero. Come poi capita, la possibilità ha subito un andamento carsico per riaffiorare con il progetto Ring dei professionisti di Campomarzio nel 2016 e la costituzione del Comitato. Adesso si vedrà.