

Mobilità sostenibile: ok della giunta comunale. Obiettivo: in 10 anni riduzione del 10-14%

Meno auto in città con il Pums

C'è una "S" in più, che sta per sostenibilità. Il Comune di Trento, nel 2010, predispose il suo Pums, Piano urbano della mobilità. Se si guarda al dato del traffico privato, il bilancio è fallimentare. Ora, la giunta comunale ha approvato il Pums, il Piano urbano della mobilità sostenibile, elaborato dal consulente Sintagma di Perugia. È stato adottato ieri unitamente al Biciplan e al Masterplan. Lo dicono i numeri quanto ci sia bisogno che Trento acceleri, avviando una rivoluzione nella mobilità urbana: numeri che sanciscono il sostanziale fallimento del Pums del 2010.

La città capoluogo è interessata da quasi **30 mila** veicoli equivalenti nell'ora di punta, con un dato giornaliero che si attesta intorno ai **323 mila** veicoli equivalenti giorno. Per quanto riguarda gli ingressi nel territorio comunale, c'è la prevalenza del quadrante nord (33%), e c'è un sostanziale equilibrio degli ingressi da est (26%) e da sud (27%), entrambi non lontani dai carichi del traffico da nord. Il dominus è quindi ancora la vettura privata. La ferrovia (Valsugana, Trento-Malé, linea del Brennero) porta ogni giorno in città circa **18mila-19 mila** utenti. Gli autobus pubblici di Trentino Trasporti danno invece risultati migliori: **59mila-60mila** utenti giornalieri. Il dato più clamoroso, in negativo, è che oltre il **50%** degli spostamenti in auto avviene per distanze brevi, brevissime, tra **1 e 5 km**.

In teoria, quindi, per la mobilità dolce su bicicletta si possono aprire scenari importanti di incremento rispetto ai valori attuali "fotografati" da Sintagma: tra il **5,5%** e **18,6%** è la quota modale della bici nelle ore di punta. L'obiettivo del Pums è conseguente: passare da una mobilità insostenibile in cui auto e moto rappresentano il **51,4%** degli spostamenti (il **13,8%** da bus e treno, il **34,8%** da piedi e bici), ad una mobilità cittadina sostenibile in cui la quota di spostamenti in auto e moto si riduce al **37,4-41,4%** e aumenta la quota modale di piedi e bici al **40,8-42,8%** e l'uso del trasporto pubblico locale (bus e treni) al **17,8-19,8%**. La "S" di sostenibili-

tà deve far guadagnare quindi almeno **10-14** punti percentuali. Come? Con **21** azioni che il Pums contempla in due scenari: uno di breve-medio periodo, entro il 2026-'27; l'altro, decennale, di medio-lungo periodo, da attuare entro il 2031-'32. Nel primo scenario, c'è la cosiddetta "linea forte" per anticipare l'avvento del tram: un collegamento veloce (*ne riferiamo a fianco, ndr*) su gomma (del tipo Brt, Bus rapid transit) nel tratto Spini di Gardolo - piazza Dante, e che prosegue fino a Lavis, con attestamento a Zambana, per garantire all'utenza della Trento-Malé l'arrivo nel capoluogo. Entro cinque anni, il Pums dovrebbe vedere completate la rete di piste ciclabili e zone 30 (lo prevede il Biciplan), con nuovi percorsi pedibus per le scuole primarie. Qui ci sono anche nuovi parcheggi di scambio, piazzati nei quadranti strategici prossimi a reti stradali di primo livello: "cerniere di mobilità" con una rete di ciclabile interconnessa con il sistema del trasporto pubblico. E ci sono pure i nuovi "sistemi ettometrici". I sistemi ettometri sono sistemi di trasporto pubblico urbano a breve raggio, in genere con guida automatica, come ascensori e scale mobili, ascensori inclinati, *people mover* su monorotaia o funicolare. Il Pums vi fa rientrare l'ascensore inclinato di Mesiano, il grande impianto funiviario del Bondone, e due ettometrici, uno tra via del Brennero e Martignano, l'altro in zona Villa de Mersi-Villazzano.

Nello scenario "lungo", ci sono la linea storica del Brennero interrata, la stazione ipogea, il tram realizzato, la riqualificazione della Destra Adige con il previsto nuovo parcheggio di attestamento ed il percorso pedonale che collega l'area ex Italcementi al centro città. E c'è la completa attivazione delle nuove linee bicibus, in una scenario da Bicipolitana, inoltre la realizzazione di nuovi parcheggi pertinenziali e l'attuazione di politiche incentivanti della mobilità sostenibile e il completamento delle strategie per attuare la "City logistics" e regolamentare i flussi merci legati all'e-commerce.

Oltre il 50% degli spostamenti sotto i 5 km avviene oggi con vetture e moto
Idea Bicipolitana e sistemi ettometrici per la collina est

L'ipotesi del tram da Spini a Trento sud è contemplata dal Piano urbano della mobilità sostenibile



Mobilità | Indispensabile per i nuovi bus elettrici. Ma servono i parcheggi di attestamento (Canova e Bermax)

Sùbito la "linea forte" verso nord



Lo svincolo ("spaghetata") di Canova. Si torna di nuovo a parlare di parcheggio di attestamento da collocare in zona

Partecipata è stata la fase di costruzione del Pums: i consulenti di Sintagma si sono interfacciati anche con le Circoscrizioni nel predisporre Biciplan e Masterplan collegati. Dopo l'ok della giunta comunale al Piano urbano della mobilità sostenibile, ci sono trenta giorni, dalla sua pubblicazione (il 20 giugno) per le osservazioni dei cittadini, quindi i passaggi nella commissione ambiente e mobilità, la raccolta di pareri delle Circoscrizioni, le controdeduzioni alle osservazioni, previste per fine agosto. Quindi un

nuovo passaggio in giunta comunale e, infine, l'approvazione in consiglio comunale, tra novembre e dicembre. Domani, nel secondo forum sulla mobilità sostenibile (dalle 14 alle 18 a Palazzo Geremia) si potrà entrare nel merito delle proposte relative alla nuova mobilità ciclabile. I progetti a medio-lungo termine sono noti (oltre che costosi), e ieri, fornendo un prima, sintetica presentazione del Pums, il sindaco **Franco Ianeselli**, l'assessore alla mobilità, **Ezio Facchin**, e l'ingegner **Giuliano**

Franzoi, dirigente del Servizio mobilità e rigenerazione urbana, ne hanno fatto cenno: il Nordus (vale a dire il potenziamento-interramento della Trento-Malé, per il quale è stato appena aggiudicato l'incarico per la redazione dello studio di fattibilità), che dovrebbe arrivare fino a Mattarello, e la tramvia tra Spini, il centro città e la zona sud (area sportiva e Madonna Bianca). Intanto, però, vi sono altre scelte che si stanno concretizzando, come l'appalto per l'aggiudicazione di nove bus elettrici (con opzione di acquisto per altri sette) che Trentino Trasporti ha riattivato, dopo il primo bando finito in un nonnulla. Con l'ambizione di avere i nuovi autobus elettrici e la relativa infrastruttura di ricarica in servizio tra Zambana e il centro città entro il 2023. Che è dietro l'angolo. Il quadro degli interventi del Pums vi fa riferimento citando tre progetti relativi al potenziamento del trasporto pubblico su gomma: il Brt (Bus rapid

transit) Zambana-Lavis-Trento piazza Dante, che anticipa il tram nel tratto Spini-piazza Dante e serve la Ferrovia Trento-Malé che in questo scenario si attesta a Lavis; velocizzazione e preferenziazione del trasporto pubblico locale su gomma; i corridoi di forza del trasporto pubblico su gomma con la tecnica delle "linee del Tpl virtuali". Domanda precisa, allora: intende il Comune attivare, per l'arrivo dei nuovi bus elettrici, la "linea forte" di via Brennero, con una corsia preferenziale? «Sì» rispondono Franzoi e il sindaco. «Il punto è che non basta la corsia preferenziale per gli autobus» dice Ianeselli «perché servono anche i parcheggi di attestamento. Su via Brennero, che è saturata e dove è già partita la protesta per gli autovelox, ne servono almeno in due zone, scelta da fare in coordinamento con la Provincia». Le due zone per i parcheggi di attestamento sono quelle indicate da anni: area Bermax a Gardolo e zona svincolo (la "spaghetata") di Canova.