

GARDOLO

Passa coi soli voti della maggioranza il Piano della mobilità sostenibile ma la soluzione individuata per eliminare i passaggi a livello penalizza via Soprasasso

Il documento prevede la realizzazione del Nordus, su rotaia e del tram lungo via Brennero, con la possibilità di aggiungere anche il sistema di bus ad alta frequenza

Pums ok, ma con correzioni: «Meglio interrare la ferrovia»

GIACOMO POLETTI

Il parere sul PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) è sbarcato al consiglio di Gardolo interrompendo la sintonia fra maggioranza e minoranza: l'astensione del centro-destra non ha impedito l'approvazione, arrivata quindi con i voti della sola maggioranza composta da PD, Insieme per Gardolo e Futura. Ma di PUMS nel sobborgo se ne parla da mesi (a riguardo è stata pure fatta un'assemblea in piazza Libertà) e non sono mancate le osservazioni da ambo gli schieramenti.

A partire dall'eliminazione dei passaggi a livello, un desiderata dei gardoloti. «La previsione di eliminarli ci trova d'accordo» spiega il centrosinistra «il futuro sottopasso fra la SS12 e la zona industriale risolverà il problema dei passaggi a livello in via Palazzine e Spini. Per eliminare quelli di via Aeroporto e via della Canova il PUMS prevede la futura chiusura al transito veicolare di entrambe le strade, con la costruzione di un unico sottopasso alla Trento-Malè tra via Bittanti e l'attuale CRM di Gardolo. Il rischio così facendo però è di concentrare tutto il traffico su via Soprasasso, una delle vie già oggi più trafficate.

«Chiediamo che il PUMS non assuma come scelta definiti-

va la chiusura al transito di via Aeroporto e di via della Canova in direzione Roncafort ma che si prospettino diverse alternative, fra le quali - sottolinea il documento inviato al Comune - l'interramento della linea ferroviaria». Non è infatti un segreto che la soluzione adottata a Lavis faccia gola anche a Gardolo.

C'è poi il trasporto pubblico su sede propria. Si parla di tram e di Nordus: «Il PUMS prefigura due sistemi: il Nordus si spinge dai territori a nord parallelamente a via Bolzano fino a Mattarello, mentre il tram dalla zona industriale avrebbe sede su via Bolzano, raggiungendo la stazione di piazza Dante e procedendo poi a sud». A questi due sistemi si potrebbe aggiungere il BRT (Bus Rapid Transit) fatto con autobus ad alta frequenza, magari elettrici. Ma ha senso questa sovrapposizione? «La trovo davvero ambigua, mi pare sciocco puntare su due linee elettrificate sovrapponibili» spiega ad esempio Christian Rodler (Lega) presidente della commissione Territorio. Sempre Rodler spiega le perplessità del centro-destra astenuto: «Abbiamo forti dubbi sulla strategia utilizzata.

Le uniche opere programmate su Gardolo di fatto sono l'eliminazione dei passaggi a livello e il tram. Non bisogna dimenticare le strade, non ci



L'idea di un tram lungo via Brennero è sul tavolo da diversi anni

deve essere il rischio di penalizzare la mobilità privata e la possibilità di accedere agli esercizi commerciali. Peraltro, se uno degli obiettivi principali è diminuire le emissioni, vanno rafforzate strategie come lo smartworking e le auto elettriche» chiosa il consigliere citando i dati Ue sull'abbattimento delle emissioni climateranti ottenute con la conversione dei trasporti. Ri-

flessioni condivise dalla commissione Territorio, che rileva inoltre ipotesi operative per un sottopasso della Trento-Malè in via Aeroporto (spostando o declassando l'attuale stazione) mentre conferma le perplessità - anche per via di problemi idraulici - sull'idea del Comune di un sottopasso nel verde agricolo fra il CRM e l'Eurospin. Non sono mancate le repliche

del PD. Per Sara Rizzi «il PUMS incentiva una diversa mobilità, non penalizza quella privata» mentre per Michele Tomasi «il tram non riduce solo le emissioni, ma porta tempi più certi per l'utenza».

Le osservazioni della maggioranza - in parte comuni a quelle della commissione Territorio - perverranno alla Giunta Comunale per le eventuali modifiche.