

Primo piano

Tram e Nordus in città, ecco lo studio: fanno sparire 35mila auto al giorno

Trento, l'assessore comunale Ezio Facchin: «Risultati oltre le aspettative»

Mobilità

La società Pini Group ha consegnato l'analisi dei 6 scenari di trasporto: via dai mezzi privati il 7-12% dei passeggeri. Nella scelta sarà decisiva la valutazione dei costi

di Tommaso Di Giannantonio

Se oggi ci fossero sia il tram e che il Nordus (ossia il prolungamento della ferrovia Trento-Malè), sulle strade del capoluogo ci sarebbero 35mila auto in meno ogni giorno. Le due nuove infrastrutture arriverebbero ad assorbire fino a 46mila passeggeri giornalieri. L'indicazione arriva dallo studio commissionato lo scorso anno dal Comune di Trento a Pini Group. La società di ingegneria e consulenza ha analizzato 6 diverse combinazioni (o scenari) di trasporto pubblico. I risultati – un documento corposo e denso di calcoli – sono stati depositati nei giorni scorsi in Comune. Il valore massimo raggiungibile, in termini di sostenibilità, è quello appena riportato. Il passaggio successivo sarà la valutazione costi-benefici.

I 6 scenari

Lo studio di fattibilità è frutto di uno accordo di collaborazione fra il Comune, la Provincia e Trentino trasporti. Prima di prendere una decisione sullo sviluppo della mobilità pubblica nel capoluogo, le amministrazioni hanno voluto fare chiarezza su tutte le ipotesi sul tavolo. L'analisi tecnica di Pini Group serve proprio a questo, a fornire tutti i dati, sia trasportici che economici, sulle possibili combinazioni del Nordus (la futura metropolitana di superficie) con il tram, uno dei cavalli di battaglia della giunta del sindaco Ianeselli. Pini Group è stata chiamata ad analizzare 6 scenari: sono tutti illustrati nel grafico riportato sopra

Mobilità a Trento: i possibili scenari

Le ipotesi analizzate dallo studio di fattibilità condotto da Pini Group

IPOTESI 1

Ferrovia Trento-Malè fino a Matterello

IPOTESI 2

Ferrovia Trento-Malè fino a Mattarello
+ Tram da Spini di Gardolo a piazza Dante

IPOTESI 3

Ferrovia Trento-Malè fino al nuovo ospedale
+ Tram da Spini di Gardolo a Mattarello

IPOTESI 4

Ferrovia Trento-Malè fino a piazza Dante
+ Tram da Spini di Gardolo a Mattarello

IPOTESI 5

Ferrovia Trento-Malè fino a Lavis
+ Tram da Spini di Gardolo a Mattarello

IPOTESI 6

Ferrovia Trento-Malè fino a Mattarello
+ Tram da Spini di Gardolo al nuovo ospedale



l'articolo. Una delle ipotesi contempla solamente il prolungamento della Trento-Malè fino all'area di San Vincenzo (oggi Music Arena, un domani anche area sportiva), compresa la fermata al futuro nuovo ospedale in via al Desert. Tutte le altre prevedono sia il tram che il Nordus: la copertura fino a San Vincenzo, a prescindere dall'infrastruttura, è sempre garantita.

Solo in uno scenario è escluso il prolungamento della Trento-Malè, quello proposto dalla circoscrizione di Gardolo: anzi la ferrovia si ferma a Lavis e poi da Spini di Gardolo parte il tram fino a Mattarello (San Vincenzo).

Il trasporto pubblico sale del 7-12%

Pini Group si è servita delle celle telefoniche per calcolare il bacino di utenza per ciascuno dei sei scenari. È stata calcolata una forbice di passeggeri che passerebbero dall'auto ai mezzi pubblici: il range va dal 7 al 12%. Cioè da 27mila a 46mila «nuovi» utenti, tenuto conto che ogni giorno si contano 387mila passeggeri sui mezzi privati (auto e moto). Nel Piano urbano della mobilità sostenibile (Pums) approvato lo scorso febbraio dal consiglio comunale si utilizza un coefficiente di occupazione pari a 1,3: per ogni mezzo privato 1,3 passeggeri. Ciò significa che gli sviluppi della



Fiducioso L'assessore comunale Ezio Facchin

mobilità pubblica toglierebbero dalle strade del capoluogo dalle 20mila alle 35mila auto (e moto) ogni giorno. Le combinazioni tram-Nordus (con differenze minime) assicurano il maggior «guadagno». «I risultati dello studio – commenta l'assessore comunale alla transizione ecologica Ezio Facchin – superano le aspettative». Come obiettivo, infatti, il Pums prevede entro il 2032 un 14% di passeggeri che passa dai mezzi privati alla mobilità sostenibile, fra trasporto pubblico e mobilità dolce, cioè spostamenti a piedi o in bici. Il contributo del trasporto pubblico è stato stimato in un 6%, l'altro 8% è

La proposta | Girardi (Transdolomites): «L'immobilismo della politica ci ha già fatto perdere 500 milioni utili»

«Treno dell'Avisio, basta perdere tempo»

Valli

L'opera costa 1,5 miliardi. La guida dell'associazione: «Nel 2027 si apre un programma europeo per le ferrovie regionali: vogliamo perdere questa occasione?»

Un «primo pugno sul tavolo» in vista delle elezioni provinciali di ottobre. Ieri mattina, con una conferenza stampa convocata a Trento, l'associazione Transdolomites è tornata a fare pressione sulla politica per la realizzazione del treno

dell'Avisio: il collegamento ferroviario dal capoluogo a Canazei.

Nove anni fa il consiglio provinciale aveva impegnato la giunta (allora guidata da Dellai) «ad avviare nel più breve tempo possibile lo studio di fattibilità di una ferrovia che colleghi Trento con le valli dell'Avisio». Ma in tutti questi anni la mozione è rimasta lettera morta. «Siamo convinti che se la Provincia di Trento avesse onorato gli impegni, avremmo potuto portare a casa almeno il finanziamento del lotto Cavalese-Canazei: abbiamo perso 500-600 milioni di euro», ha detto Massimo Girardi, presidente di Transdolomites.

La spesa totale è stimata in 1,5 miliardi di euro, più quasi 19 milioni l'anno di costi di gestione. La linea ferroviaria si estenderebbe per 87 chilometri, con 22 fermate e un tempo di percorrenza di 85 minuti. Da Trento a Canazei si

potrebbero muovere fino a 368 persone a convoglio. Nel 2020 l'Associazione si era attivata autonomamente affidando uno studio a un gruppo di lavoro composto dagli ingegneri Luca Urbani, Willi Hüslér e Daniel Stäubli di Zurigo, finanziato per oltre il 50% dalla stessa Transdolomites e per la parte rimanente da vari attori privati e pubblici: dall'Autostrada del Brennero spa ai Comuni di Cembra Lisignago e Soraga, fino alla comunità della Val di Fiemme e alla Società incremento turistico di Canazei. Nelle conclusioni i tecnici certificano «la piena sostenibilità della gestione aziendale della Trento-Penia». Ma «la mancanza di uno studio di fattibilità, di un progetto preliminare ha precluso la possibilità di portare a casa finanziamenti», ha aggiunto Girardi. Per Transdolomites la Provincia

dovrebbe spingere affinché il progetto del treno dell'Avisio venga inserito nell'accordo di programma fra Rete ferroviaria italiana (Rfi) e il ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture. «Va detto che nell'aprile 2022 la Provincia ha chiesto al ministero dei Trasporti di inserire la richiesta di esecuzione dello studio di fattibilità di questa ferrovia», ha spiegato il presidente dell'associazione. Le opportunità di finanziamento non mancherebbero. «Tra il 2027 e il 2035 verrà istituito il nuovo progetto europeo con i fondi destinati alle infrastrutture ferroviarie regionali – ha sottolineato – Vogliamo perdere anche questa nuova occasione storica? Dobbiamo dire che il risultato di questo percorso fallimentare non va solo spiegato con l'indisponibilità del progetto, ma anche con la quasi

del tutto assenza dei rappresentanti politici, che dal livello provinciale a quello amministrativo delle valli hanno preferito essere assenti». Nel Documento di economia e finanza (Def) della Provincia, comunque, si cita anche la ferrovia dell'Avisio fra gli interventi rilevanti nel triennio 2023-2025. «Nella prospettiva delle prossime elezioni per il consiglio provinciale sarà importante avere rappresentanti competenti e che credono in questa sfida», ha detto Girardi. Il 26 ottobre Transdolomites organizzerà un evento internazionale a Zurigo per presentare anche questo studio in collaborazione con l'Ordine degli ingegneri svizzeri. «La ferrovia dell'Avisio non è solo una questione di offerta di nuova qualità del turismo e qualità ambientale. È molto di più – ha concluso – In un periodo dove troppe aziende finiscono sul mercato per essere vendute (in val di Fassa si parla di decine di aziende) grande è il rischio delle infiltrazioni mafiose».

T. D. G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Metropolitana
Il treno della linea Trento-Malè: nelle ipotesi sul tavolo la ferrovia sarà prolungata fino a piazza Dante, al futuro ospedale o a Mattarello, a seconda dello scenario che sarà privilegiato



Tramvia
Il rendering del progetto pubblico-privato della tramvia presentato da Alstom Ferroviaria, filiale italiana del gruppo francese



Via Brennero
Un altro rendering della tramvia che potrebbe sorgere lungo via Brennero, una delle vie più trafficate e dove si verificano più incidenti nel capoluogo trentino

stato attribuito alla mobilità dolce. Lo studio di Pini Group, invece, dice che tre quarti dell'obiettivo può essere raggiunto solamente con un potenziamento dei mezzi pubblici.

Il cronoprogramma

Da capire se le amministrazioni pubbliche vorranno osare, cioè andare oltre quel traguardo fissato nel Pums, oppure fermarsi all'obiettivo già ambizioso del 14%. La società Alstom Ferroviaria aveva già presentato un progetto pubblico-privato per il tram da Spini a piazza Dante: fra realizzazione e costi di gestione si parlava di una spesa di 280

milioni. Il Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici (Navip) della Provincia aveva sospeso l'istruttoria in attesa dello studio di fattibilità. Nella scelta sarà decisiva l'analisi dei costi: fino a che punto le casse pubbliche possono sostenere le spese di gestione? Giovedì prossimo lo studio di Pini Group approderà nella commissione ambiente del Comune. Da cronoprogramma il contratto (da almeno un milione di euro) del Progetto di fattibilità tecnico-economica (Pfte) partirà in autunno e si chiuderà nell'estate del 2024.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Withub



Rotaia Un convoglio lungo un tratto di montagna. Nel rettangolo Girardi di Transdolomites © Foto Marco Loss