

COMUNE

L'altra certezza è che il bus elettrico in via Brennero sarà su corsia dedicata



Facchin: «Il tram non è fuorigioco, l'analisi multicriteria è prematura»

«Non c'è alcuna bocciatura del tram, sono considerazioni assolutamente premature». Sul giornale di ieri avevamo dato conto dei contenuti di un'analisi multicriteria, che mette cioè a confronto punti forti e punti deboli dei vari sistemi di trasporto sommando gli aspetti ambientali, territoriali, costruttivi e gestionali di ognuno; dati contenuti in un articolato documen-

to elaborato, come lo studio trasportistico, dalla Pini Group. Ma il documento che l'Adige ha anticipato non è ancora stato neanche portato all'attenzione della giunta e l'assessore comunale Ezio Facchin ne vuole ridimensionare la portata, almeno per ora. «Si tratta - dice - di un documento interno che deve passare al vaglio di un'analisi politica prima di essere di-

vulgato e messo in discussione». A favore del "recupero" del tram Facchin mette sul piatto della bilancia la spinta che in questa direzione sta dando il Ministero delle infrastrutture con contributi e finanziamenti molto forti che potrebbero finire per cambiare le carte in tavola. Tutte questioni di cui si parlerà più avanti, tra un paio di mesi almeno.

Nordus a due corsie unico punto fermo

Ma l'assessore rivela:
«Va convinta la Provincia»

Veramente tutti questi investimenti milionari su nuovi sistemi di trasporto pubblico porteranno a un calo di vetture in circolazione di appena il 7%? Le prime considerazioni dei consiglieri comunali davanti ai dati dell'analisi trasportistica illustrata ieri in commissione ambiente e mobilità dai tecnici comunali e dall'assessore Ezio Facchin sono di perplessità su-

le direttrici interessate dai nuovi sistemi di trasporto pubblico il calo sarà di oltre il 14%» precisa l'ingegner Giuliano Franzoi rispondendo alle perplessità in particolare di Walter Lenzi e Michele Brugnara, entrambi del Pd. E forse la verità è che i modelli studiati dalla Pini Group di Lugano, la società che si è aggiudicata lo studio su Nordus e trasporto pubblico locale, hanno il pregio di essere più realistici rispetto alle previsioni ampiamente irrealizzate del vecchio Piano della mobilità. E che comunque per raggiungere risultati modelli val la pena di mettere in campo uno sforzo di progettazione così importante perché l'alternativa sarebbe una città paralizzata e caotica.

Sforzo di programmazione che è solo all'inizio. L'assessore Facchin ieri lo ha ribadito a più riprese: «Siamo ancora lontani dal poter dire quale modello è il migliore. Tra un paio di mesi con un'analisi multicriteria ben ponderata si potrà fare qualche passo in avanti». È quell'analisi che ieri l'Adige è stato in grado di anticipare ai lettori e che individua l'ipotesi A, quella che prevede il raddoppio del binari del Nordus come



L'ipotesi di tracciato del Nordus in quattro delle cinque ipotesi prese in considerazione. Nella ipotesi E il tragitto arriverebbe solo fino a Trento Centro con il tram verso sud

cui stanno emergendo segnali non molto positivi, come ha riferito Facchin: «Al momento non è nella programmazione provinciale».

È invece pienamente condivisa - assicura Franzoi - da Comune, Trentino Trasporti e Provincia l'idea di prevedere lungo via Brennero e via Bolzano una corsia per ogni senso di marcia dedicata al trasporto pubblico, lasciandone solo una libera per il traffico privato; una soluzione che permetterà di far marciare gli autobus elettrici, colossi con capacità di 230 persone che passeranno con una frequenza di dieci minuti a una velocità commerciale di 25 chilometri l'ora, senza intoppi fino a Trento città.

Correrà più veloce, a una media di 36 chilometri all'ora comprese le fermate, il Nordus che avrà una frequenza di un quarto d'ora e capacità di 360 persone per ogni treno. Ma farà meno fermate e sarà scelto da chi deve fare tragitti più lunghi. Anche per questo - è stato ribadito ieri - è necessario un sistema integrato affiancando questa sorta di metro di superficie con Brt e/o tram. Dove e in che misura lo si deciderà più avanti, F.G.

Consiglieri delusi dalle previsioni di Pini Group: il traffico calerà in maniera modesta

gli effettivi risultati di uno sforzo economico così grande. Perché di fatto i cinque scenari illustrati non appaiono certo risolutivi o rivoluzionari rispetto al traffico, che calerà di una percentuale tra il 6,5% al 7,9% a seconda del modello adottato ma non trasformerà la città in maniera radicale. «Per la verità il dato interessante è che lungo

prolungamento della Trento-Malè da Lavis fino a Mattarello e la realizzazione di una linea di Brt, Bus rapid transit a trazione elettrica con corsia preferenziale dedicata nella parte nord della città. Un'analisi - ha specificato però Facchin

- che deve ancora passare al vaglio della giunta comunale.

Una costante dei cinque scenari analizzati (il sesto previsto dal Pums, senza Nordus e con la Trento-Malè con capolinea a Lavis è stato cassato perché incompatibile col progetto

di officina per i treni prevista a Spini di Gardolo) è il raddoppio dei binari del Nordus; una scelta che dovrà essere caldeggiata anche nei confronti della Provincia che dovrà recepirla dal punto di vista urbanistico. Passaggio non scontato e su