

# Terra Madre

## Le ipotesi allo studio

### Scenario A

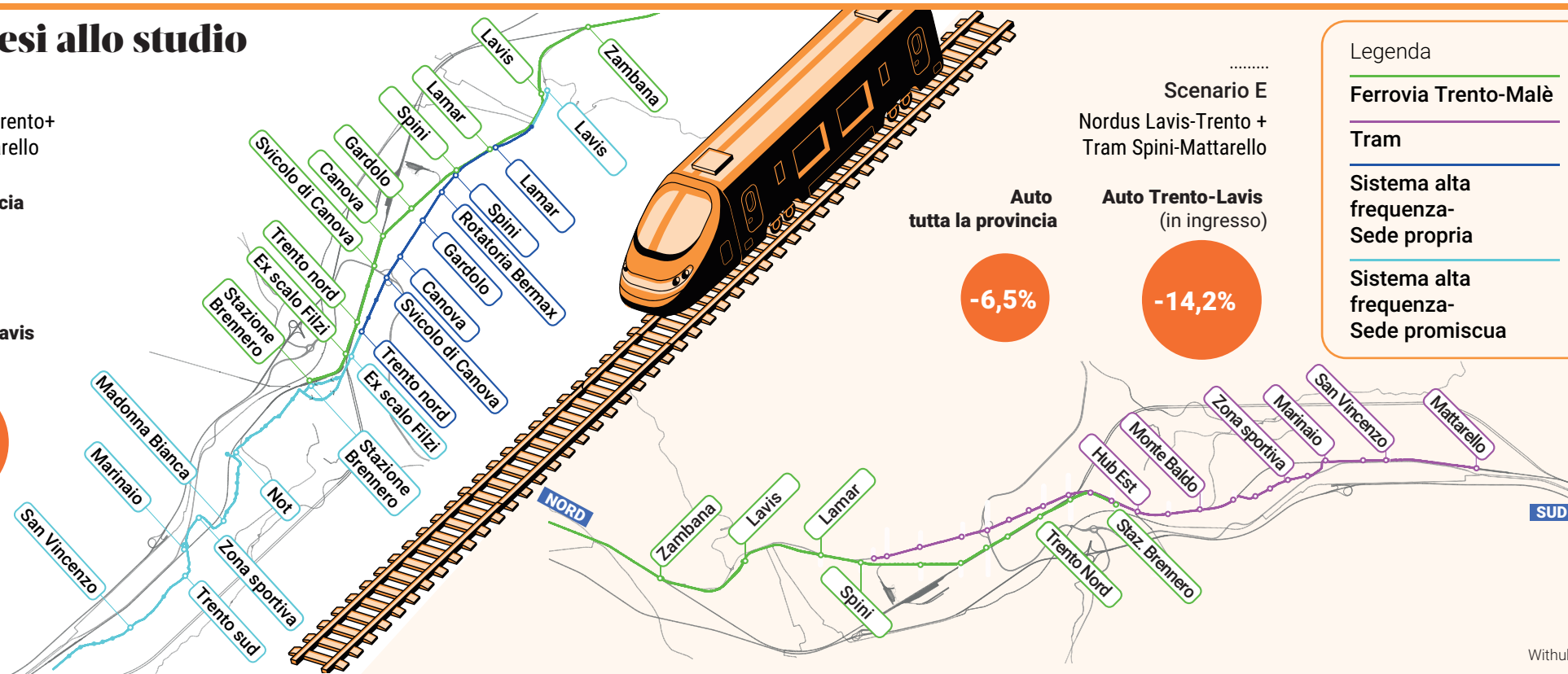
Nordus Lavis-Trento+  
Brt Lavis-Mattarello

**Auto**  
tutta la provincia

-7,9%

**Auto Trento-Lavis**  
(in ingresso)

-16%



# Nordus, due scenari: tram o bus rapidi

Scartata la Trento-Malè fino a Mattarello. Facchin: «Intesa con la Provincia»

## Capoluogo

Addio alla «metropolitana» Nord-Sud su rotaia  
L'assessore comunale alla transizione ecologica: «Pini Group analizzerà le due ipotesi rimaste, poi ci sarà una decisione»

di Tommaso Di Giannantonio

Nessuna sorpresa rispetto alla decisione della Provincia di abbattere il progetto di prolungamento della linea ferroviaria Trento-Malè fino a sud del capoluogo, fino a Mattarello (il T di ieri). «La soluzione è stata condivisa con noi», dice l'assessore comunale di Trento alla transizione ecologica, Ezio Facchin. Ora, dunque, restano allo studio due scenari, che prevedono un nuovo collegamento rapido Nord-Sud (da qui la denominazione Nordus) o tramite i bus elettrici ad alta frequenza (rapidi) oppure tramite la realizzazione di una tramvia.



### Esiti dello studio

I risultati dello studio della società di consulenza Pini Group sono simili tra i 5 scenari analizzati: «presentano — si legge nella sintesi dello studio — tutti una riduzione del ricorso all'auto tra il 6 e l'8% degli spostamenti totali (cioè, di tutta la provincia, da o verso Trento) e tra il 14-16% se si restringe il campo agli spostamenti che interessano la direttrice Lavis-Gardolo-Trento». Mentre in termini di passeggeri (non di veicoli) «tutti gli scenari fanno registrare un aumento dell'ordine del 45-50%» a favore del trasporto pubblico. Lo scenario «ottimale» era quello A, ossia il sistema dei bus elettrici fino a Mattarello.

### La decisione

Inizialmente Pini Group — nello studio commissionato da Comune e Provincia — aveva analizzato cinque scenari, tre dei quali prevedevano il prolungamento della Trento-Malè fino a Mattarello o quantomeno fino al futuro ospedale in via al Desert. L'idea era quella di realizzare una metropolitana di superficie su rotaia. Ma ora il progetto è stato definitivamente accantonato. Piazza Dante si prepara ad aggiornare le linee di indirizzo per la pianificazione della mobilità provinciale escludendo tale ipotesi. Rimane invece l'intenzione di raddoppiare il binario della Trento-Malè da Mezzolombardo fino a Trento centro. Lo studio di Pini Group ha certificato

con i numeri che il gioco non vale la candela. A fronte di una spesa di centinaia di milioni, il prolungamento della Trento-Malè non avrebbe assorbito così tanto traffico privato (in auto o in moto), anzi non rientrava nemmeno nello scenario ottimale (seppur le differenze fra i cinque diversi scenari erano davvero minime). «Abbiamo ritenuto che la Trento-Malè è meglio che si fermi a Trento centro — spiega Facchin — Ora Pini Group passerà a uno studio più dettagliato delle altre soluzioni previste dagli scenari in cui non è previsto il prolungamento».

### Brt: tempi, costi e passeggeri

Pini Group dovrà analizzare due scenari: quello E e quello A. Lo scenario A prevede il raddoppio del binario della Trento-Malè tra Lavis e piazza Dante e il Brt tra Lavis e Mattarello. Brt sta per «Bus rapid transit», cioè autobus a transito rapido. Si tratta di un sistema ad alta frequenza gestito con bus elettrici, che viaggerebbero a una velocità di 25 chilometri orari da Lavis fino a Mattarello. I bus passerebbero ogni 10 minuti. Da Lamar a Trento Nord i bus elettrici viaggerebbero in corsia riservata. E a bordo di un autobus potrebbero viaggiare fino a 130 passeggeri. Quanto costa realizzare il sistema

Brt? La Provincia si è già aggiudicata una fornitura di 16 bus elettrici dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr): costo totale 12,2 milioni. Circa 760mila euro per un solo bus quindi. Nel primo semestre del 2024 entreranno già in funzione 9 bus elettrici, che percorreranno la tratta da Zambana a piazza Dante. Per fare la tratta completa fino a Mattarello ce ne vorrebbero molti di più.

### Il tram: tempi, costi e passeggeri

Lo scenario E prevede, invece, il raddoppio del binario della Trento-Malè tra Lavis e piazza Dante e il tram fino a Mattarello. La tramvia è un sistema di trasporto su rotaia che si sviluppa principalmente sulle strade ordinarie servendosi di una linea elettrica. Il veicolo ferroviario si chiama appunto tram. Il tram passerebbe sull'areale ferroviario liberato dall'interamento (eventuale) della linea storica del Brennero. Anche il tram passerebbe ogni 10 minuti. Sul tram potrebbero viaggiare fino a 230 passeggeri. Quanto costa realizzare la tramvia? Alstom Ferroviaria aveva presentato un progetto di partenariato pubblico-privato che vale circa 280 milioni, ma solo per la tramvia da Spini a Trento centro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Transdolomites, convegno sulla mobilità «La politica deve prendere decisioni»

di Maddalena Di Tolla Deflorian

Rendere il trasporto pubblico non solo efficiente, efficace e accessibile (economicamente e nella pratica) ma farne anche un oggetto del desiderio, un vero e proprio trend, per residenti e turisti: su questo piano lavora da qualche tempo l'associazione Transdolomites. Che ieri al Muse ha portato in un convegno diversi esempi concreti di successo. Sono intervenuti esponenti di consorzi turistici privati, di associazioni di utenti e di istituzioni pubbliche del trasporto, da Austria, Alto Adige, Svizzera, Francia e anche dal mondo della Cipra (la Conferenza per la protezione delle Alpi). «L'eccesso di veicoli e persone circolanti nelle Alpi sta veramente

mettendo a repentaglio il rapporto fra residenti e turisti. Perché in alta stagione in molti luoghi gli abitanti sono di fatto prigionieri in casa propria», ha detto Massimo Girardi, presidente e anima dell'associazione. Dunque i politici «devono capire che per chi viaggia i confini amministrativi non interessano e che fare politiche del trasporto pubblico è necessario, non è una gentile concessione. L'obiettivo deve essere uno spazio anche ferroviario europeo», spiega Girardi. Adesso l'aspettativa più concreta su scala regionale è che nei prossimi giorni o nelle prossime settimane si firmi il Protocollo d'Intesa per lo studio di fattibilità per la ferrovia della Valle dell'Avio (che dovrebbe essere sottoscritto tra RFI - Rete Ferroviaria Italiana e Provincia di

Trento). Questo era il sogno all'origine della nascita dell'associazione, che poi ha saputo lavorare rispetto a tutto l'arco alpino. Altro esempio molto positivo è quello che arriva dall'Austria, dove due anni fa è entrato in funzione il nuovo KlimaTicket, che aveva raccolto nella sola prevendita ben 130mila iscritti, e oggi veleggia a quota 250mila detentori. Il costo è di 3 euro al giorno, ovvero 1.095 euro in un anno. Il KlimaTicket permette di usare tutti i mezzi pubblici austriaci per un anno. Sono previsti sconti per giovani, famiglie con bambini e senior. «Prima dell'entrata in funzione di questa tipologia di biglietto unico, si stimava che vi fossero in Austria circa 110mila persone, che spendevano più di mille euro l'anno per il trasporto pubblico — ha



spiegato Jakob Lambert, manager della società One Mobility GmbH che eroga il KlimaTicket — significa che quel numero è aumentato di moltissimo solo grazie alla messa a disposizione di uno strumento flessibile e comodo. Il 56% dei detentori dichiara di aver usato il Ticket per sostituire l'auto che prima utilizzava. Oggi a soli due anni dall'arrivo sul mercato, il 90%

degli intervistati dichiara di conoscerlo». Il 26 ottobre, pochi giorni dopo le elezioni, Transdolomites sarà ad un'altra conferenza, di cui è organizzatrice, a Zurigo. Nella speranza che i territori sappiano fare di meglio l'associazione continua a studiare, divulgare, far dialogare addetti ed esperti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA