

MOBILITÀ

Provincia e Comune recepiscono le conclusioni dell'analisi trasportistica e multicriteria di Pini Group. Collegamenti assicurati invece dai bus elettrici del Brt

Raddoppio della ferrovia da Lavis. In futuro, forse, da Mezzolombardo. Per ora, il tram "rinviato". Facchin: «Scelta condivisa. Ora, si può progettare l'interramento»

Trento-Malé, lo stop in centro città

Viene meno il prolungamento del Nordus fino a Mattarello

L'esito dell'analisi tecnica è diventata condivisione politica, e l'ipotesi del Nordus, con prolungamento dei binari della Trento-Malé fino a Mattarello esce definitivamente di scena. Come esce di scena, per ora, l'ipotesi tramvia. La giunta comunale di Trento, in un conchiuso, ha approvato le conclusioni del team di progettazione guidato da **Pini Group**, lo studio trasportistico e l'analisi multicriteriale relativa a cinque scenari di collegamento nord-sud. È lo stesso farà venerdì la giunta provinciale, nell'ultima seduta utile della legislatura, a due giorni dalle elezioni.

Trento-Malé: stop in città.

Lo scenario migliore, come anticipato da *l'Adige* (20 luglio) che ha illustrato l'analisi mai resa pubblica, è quello che prevede il Nordus (raddoppio della Trento-Malé) da Lavis a Trento centro ed il Brt (*Bus rapid transit*), cioè i bus elettrici, in sede riservata tra Lavis e Mattarello con passaggio alla stazione centrale di Rfi e al nuovo ospedale di Trento sud. Uno scenario, quindi, senza tram. La valenza trasportistica sta nella massimizzazione del trasporto pubblico locale, portando ad una riduzione del 7,9% dell'auto privata (da 45.289 a 43.819 spostamenti), con frequenza del Nordus ogni 15 minuti e dei bus elettrici ogni 10. La scelta comporta la soppressione delle linee 17 e 18 dei bus, sostituite dal Brt a nord di Trento centro, e l'adeguamento delle

linee 3 e 8, in parte sostituite dal Brt. Questo scenario, per i progettisti di Pini Group (con **Anastasi&Partners**, **Pro Iter Group**, **Evitec**, **MB Progetti** e **Aia Engineering**), è di gran lunga quello a minore impatto ambientale, urbanistico-territoriale, costruttivo e gestionale (**88.093** euro di costi gestionale giornalieri). Lo scenario che prevede invece il prolungamento della Trento-Malé fino a Mattarello (**4-500 milioni** di costo ipotizzato, la realizzazione del tram tra Spini e Trento centro e il Brt a Y tra Trento centro e Madonna Bianca) è quello a maggior impatto e il più insostenibile economicamente.

Interramento e nuovi scenari.

Le conclusioni di Pini Group sono state condivise dal tavolo tecnico formato da Comune e Provincia, con supporto di Trentino Trasporti spa. Da qui gli atti formali, le delibere delle due giunte. «Sbaglia alla grande chi dice che il Comune è stato messo all'angolo» dice l'ingegner **Ezio Facchin**, assessore tecnico alla transizione ecologica e alla mobilità del Comune di Trento «i gruppi tecnici di Provincia e Comune hanno fatto un bel lavoro e l'esito è soddisfacente». Il Pums (Piano urbano della mobilità sostenibile) prevede entrambe le soluzioni trasportistiche più pesanti, perché in rete fissa, raddoppio della Trento-Malé e tramvia. «Vero dice Facchin «il Pums evidenzia la bontà dei due corridoi e della loro coesi-



Il progetto originario del Nordus, con prolungamento della Trento-Malé fino a Mattarello Sopra, l'assessore Ezio Facchin

stenza. Ma a pagina 262 della relazione generale lo stesso Pums fa riferimento alla disponibilità economica, rinviando ad un approfondimento sia tecnico che economico. Ed è quello che è stato fatto. E tengo a chiarire che non c'è alcuna divaricazione con la Provincia. C'è condivisione».

Le conclusioni, quindi. Che tengono conto, sintetizza Facchin, del fatto che l'analisi costi-benefici ha considerato, per il prolungamento del Nordus fino a Mattarello, i maggiori investimenti, le maggiori difficoltà tecniche e quelle di carattere ambientale. La scelta ha valenza pianificatoria, ma le conseguenze sono immediate. «La previsione del raddoppio della Trento-Malé con atte-

stamento a Trento centro» spiega Facchin «è un punto fermo che permette ora a Pini Group di redigere il Pfte (Progetto di fattibilità tecnico-economica) entro l'anno e a noi di aprire con Rfi il tavolo per l'avvio della progettazione dell'interramento della linea storica del Brennero».

Nelle previsioni, interrata sarà anche la stazione della Trento-Malé e saranno eliminati i passaggi a livello tra Lavis e Trento centro. «Inoltre» dice Facchin «è in previsione una nuova rotaia per portare i treni della Valsugana alla futura officina di Spini per la manutenzione». Nei fatti, si allontana il progetto di utilizzo urbano della Trento-Malé, riconoscendone la valenza su-

burbanza ed extraurbana. Piuttosto, l'aggiornamento delle linee guida della mobilità provinciale apre ad uno scenario che ne vede il raddoppio tra Mezzolombardo e Lavis, a servizio del bacino della Rotaliana.

Il tram resta un'incognita.

Tram fuori scena, quindi. Per ora, però. «L'idea» dice Facchin «è di una linea forte nord-sud in due fasi. La prima, che anticipa l'interramento della linea storica, con il Brt elettrico fino a Mattarello. Poi, nel lungo periodo, se ne valuterà l'efficacia ed efficienza. E, una volta realizzato l'interramento, ci sarà l'asse per la tramvia. Il tram fino a Mattarello resta come principio, come previsto dal Pums».

Do. S.