Determinato Il sindaco del capoluogo trentino Franco Ianeselli

Ianeselli rassicura Mattarello «Trasporto rapido garantito»

Nordus, il sindaco fissa l'agenda: «Prima il Brt, poi il tram»

In futuro Un rendering della linea tranviaria lungo via Brennero, a nord della città

Mobilità sostenibile

Stop al prolungamento della Trento-Malè, il primo cittadino spiega le ragioni: «Incompatibilità con l'interramento»

di **Tommaso Di Giannantonio**

«Forse è proprio ora di ridiventare Comune». Il presidente della circoscrizione di Mattarello, Alessandro Nicolli, aveva lanciato una provocazione per manifestare l'insoddisfazione del sobborgo rispetto alla decisione — targata Comune e Provincia — di dire addio al progetto di prolungamento della linea ferroviaria Trento-Malè fino a sud del capoluogo (*il T* di ieri). La risposta del sindaco non si è fatta attendere: «Vorrei rassicurare il presidente della circoscrizione. L'obiettivo di servire l'intera tratta nord-sud con un sistema di trasporto pubblico ad alta frequenza e capacità è pienamente confermato», dice Franco Ianeselli, che fissa l'agenda: prima i bus elettrici rapidi e poi il tram.
Il primo cittadino di Trento spiega anche le ragioni che hanno portato al cambio di rotta rispetto al progetto originario del Nordus, cioè la Trento-Malè fino a Mattarello. Innanzitutto i risultati dell'analisi trasportistica di Pini Group — «che ha impegnato i tecnici del Comune e della Provincia per oltre un anno» — hanno «evidenziato una sostanziale equivalenza delle soluzioni analizzate». Tutti e cinque gli scenari di mobilità sostenibile analizzati assorbono più o meno la stessa quota di auto e moto. Detto questo, «vanno aggiunte le valutazioni in ordine alle difficoltà gestionali sia della ferrovia Trento-Malè, nella doppia veste di ferrovia in ambito provinciale e di ambito locale, sia nell'area di stazione, sia riguardo alla compatibilità del Nordus con l'interramento della ferrovia del Brennero, considerati i ridotti spazi a disposizione», spiega il sindaco. Fino almeno alle Albere, infatti, i treni della Trento-Malè sarebbero passati sottoterra, a fianco ai binari della linea storica del Brennero. Ma a quanto pare è stata rilevata un'incompatibilità tra i due progetti: quello del prolungamento della Trento-Malè e quello dell'interramento della ferrovia del Brennero, per cui, ricordiamo, non ci sono ancora le risorse. Aver scartato l'ipotesi originaria del Nordus, però, «permette di aggiungere un tassello importante per la definizione del protocollo aggiuntivo tra Rfi, Comune e Provincia sull'interramento della ferrovia», dice Ianeselli.
Il sindaco promette comunque che un collegamento rapido lungo l'asta nord-sud della città sarà garantito. «Lo scenario che si prospetta — spiega — prevede infatti la conferma dell'attuale ferrovia Trento-Malè con terminal a Trento centro, seppure con binari raddoppiati nella tratta Lavis-Trento, e l'integrazione di un sistema di trasporto sviluppato sull'intera direttrice nord-sud tramite tram o Bus rapid transit su corsie preferenziali in modo da aumentare rapidità ed efficienza». Il presidente della circoscrizione di Mattarello aveva espresso dubbi sull'efficacia, a livello di tempi, della tramvia e del Brt, ossia il sistema ad alta frequenza (fermate ogni 10 minuti) dei bus elettrici. «Entrambi — rassicura Ianeselli — per essere efficaci, devono poter contare sulla massima percentuale possibile di percorso in sede propria. Entrambi inoltre rendono necessario impostare un parallelo sistema di parcheggi scambiatori e nodi multimodali adeguatamente localizzati per drenare il traffico veicolare privato e trasferire l'utenza sul trasporto pubblico».

> *Linea storica sottoterra, abbiamo aggiunto un tassello importante per il futuro protocollo con Rfi e Provincia*
> ***Franco Ianeselli***

Ma cosa nascerà prima? Il Brt o il tram? «Lo scenario Brt, che evidentemente necessita di minori interventi di infrastrutturazione e quindi potrà essere implementato più a breve termine, potrà essere considerato come precursore dello scenario tram», spiega il sindaco. Prima il Brt, dunque, e poi il tram. «La realizzazione dei progetti — conclude — presuppone un ulteriore periodo di progettazione necessario a dare avvio alla seconda parte del Progetto Integrato, dove l'interramento della linea storica e il completamento del servizio di trasporto rapido in superficie dovranno essere consequenziali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA