

IL PROGETTO

Anche la giunta comunale ha approvato la prima fase dello studio di fattibilità prendendo atto dell'impossibilità di un sistema di metropolitana da Lavis a Mattarello

Ora bisognerà individuare i corridoi di transito dei mezzi e intanto si potrà procedere con la definizione del progetto di interrimento da impostare entro l'anno prossimo

Linea forte, prima Brt poi tram

La spina dorsale del trasporto pubblico non sarà il NorduS

Il NorduS sale in superficie. Quando più di dieci anni fa era stata coniata la definizione, con NorduS si intendeva un sistema su rotaia che doveva diventare la spina dorsale da nord a sud del trasporto pubblico cittadino. Con l'approvazione, avvenuta ieri mattina da parte della giunta comunale dopo analogo passaggio in giunta provinciale, della relazione relativa allo studio di fattibilità l'idea di una linea di metropolitana da Mattarello a Lavis viene di fatto accantonata e sostituita con un altro sistema ad alta frequenza, tram o Bus rapid transit, cioè autobus ad alta frequenza su corsia preferenziale.

La rotaia rimarrà, e verrà raddoppiata, solo tra Lavis e la stazione di Trento come parte terminale della ferrovia Trento-Malè e in quel contesto assumerà una fisionomia da trasporto urbano, sotterraneo dallo Scalo Filzi fino alla stazione. Ma la vera linea forte sarà quella realizzata in superficie, che in prospettiva dovrebbe essere un tram ma in una prima fase sarà operativa col sistema Brt. Il sindaco Franco Ianeselli un anno fa, di fronte ai primi dubbi sull'opportunità e la sostenibilità del doppio sistema, NorduS più tram, aveva sostenuto la lo-

ro compatibilità. Oggi, costretto a prendere atto che così non è, ribadisce comunque come l'importante sia attivare un trasporto pubblico efficiente: «Una rete pubblica ad alta frequenza è indispensabile per migliorare la qualità della vita». La prima fase dello studio affidato alla società comasca Pini Group srl in qualità di capogruppo, ha analizzato cinque scenari diversi, tre dei quali contemplavano il NorduS fino a Mattarello. A portare alla bocciatura di questo scenario è stato il maggior impatto ambientale ed urbanistico oltre alle difficoltà gestionali di una Trento-Malè prolungata; prevedere un utilizzo sia come ferrovia provinciale che locale attorno alla stazione sarebbe stato complicato. Ma molto compli-

cato sarebbe risultato anche l'affiancamento sottoterra dei due binari NorduS alla linea del Brennero nel tratto dalla stazione fino alle Albere, da dove partirà l'interramento, a causa della carenza di spazio.

Deciso dunque lo stop in stazione del NorduS originario ora la seconda fase dello studio dovrà concentrarsi sullo sviluppo dei sistemi ad alta frequenza in superficie. «Bisognerà andare a individuare i corridoi in cui collocare tram o Brt su sede propria» spiega l'assessore comunale alla mobilità Ezio Facchin. E da questo punto di vista in prospettiva l'interramento dei binari del Brennero permetterà di liberare in superficie ampi spazi per corsie preferenziali o binari del tram. Ma non sarà l'unica opzione presa in conside-

razione perché verrà approfondita anche l'idea di utilizzare la dorsale di via Rosmini, che avrebbe il vantaggio di tagliare più centralmente la città passando a un tiro di schioppo da piazza Duomo.

Tra le due opzioni tecniche lo scenario Bus rapid transit necessita di minori interventi infrastrutturali e sarà probabilmente scelto per il breve termine, per essere poi sostituito in prospettiva dai binari di un tram che secondo Facchin dovrebbe andare dalla Bermax fino a Mattarello. Entrambi i sistemi, Brt e tram, avranno bisogno di una rete di parcheggi scambiatori dove trasferire l'utenza dall'auto privata al mezzo pubblico.

La definizione dello scenario per l'ultimo tratto della Trento-Malè rende ora il quadro completo anche per quanto riguarda l'interramento del tratto cittadino della ferrovia, fase successiva alla realizzazione della circoscrizione ferroviaria secondo il protocollo sottoscritto con Provincia e Rfi. «Ora si potrà definire un nuovo protocollo più dettagliato, entro il prossimo anno, e procedere poi anche con la ricerca del finanziamento» annuncia Facchin. F.G.



La realizzazione del tram dalla Bermax a Mattarello è la soluzione indicata per il lungo