

MOBILITÀ

In questo scenario via Clesio e via dei Ventuno sarebbero riservate a mobilità dolce e mezzi del trasporto pubblico. Ma se ne parlerà dopo il bypass. E servono 60 milioni



TRENTO FUTURA

Le macchine in galleria

Il progetto di Facchin: un tunnel da via Brennero a piazza Venezia

CHIARA ZOMER

Una ztl che dai giardini di piazza Venezia arriva al castello del Buonconsiglio e poi giù verso piazza Mostra. Via dei Ventuno e via Clesio senza auto, il quartiere di San Martino agganciato al centro storico e non diviso dal muro di macchine che quotidianamente aggrediscono piazza Sanzio. E le auto? In galleria: un tunnel all'altezza dell'ex Acì che raggiunge piazza Venezia, con uscite ad hoc verso la collina. Questa è la Trento futura dell'amministrazione Ianeselli e in particolare dell'assessore Ezio Facchin. Che ieri ha illustrato quello che è quasi un progetto di fattibilità nell'ambito del convegno dell'ordine degli ingegneri, coordinato dalla presidente Silvia Di Rosa, che ha aperto la settimana della mobilità sostenibile.

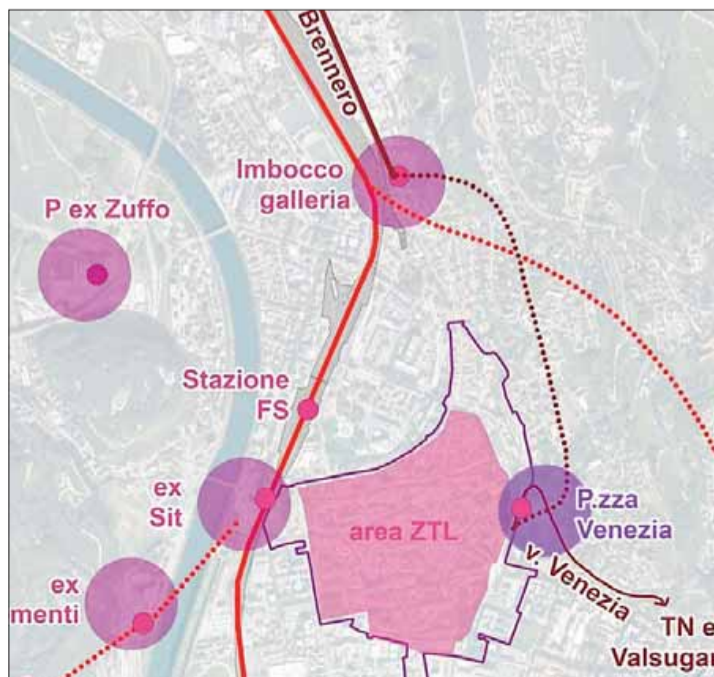
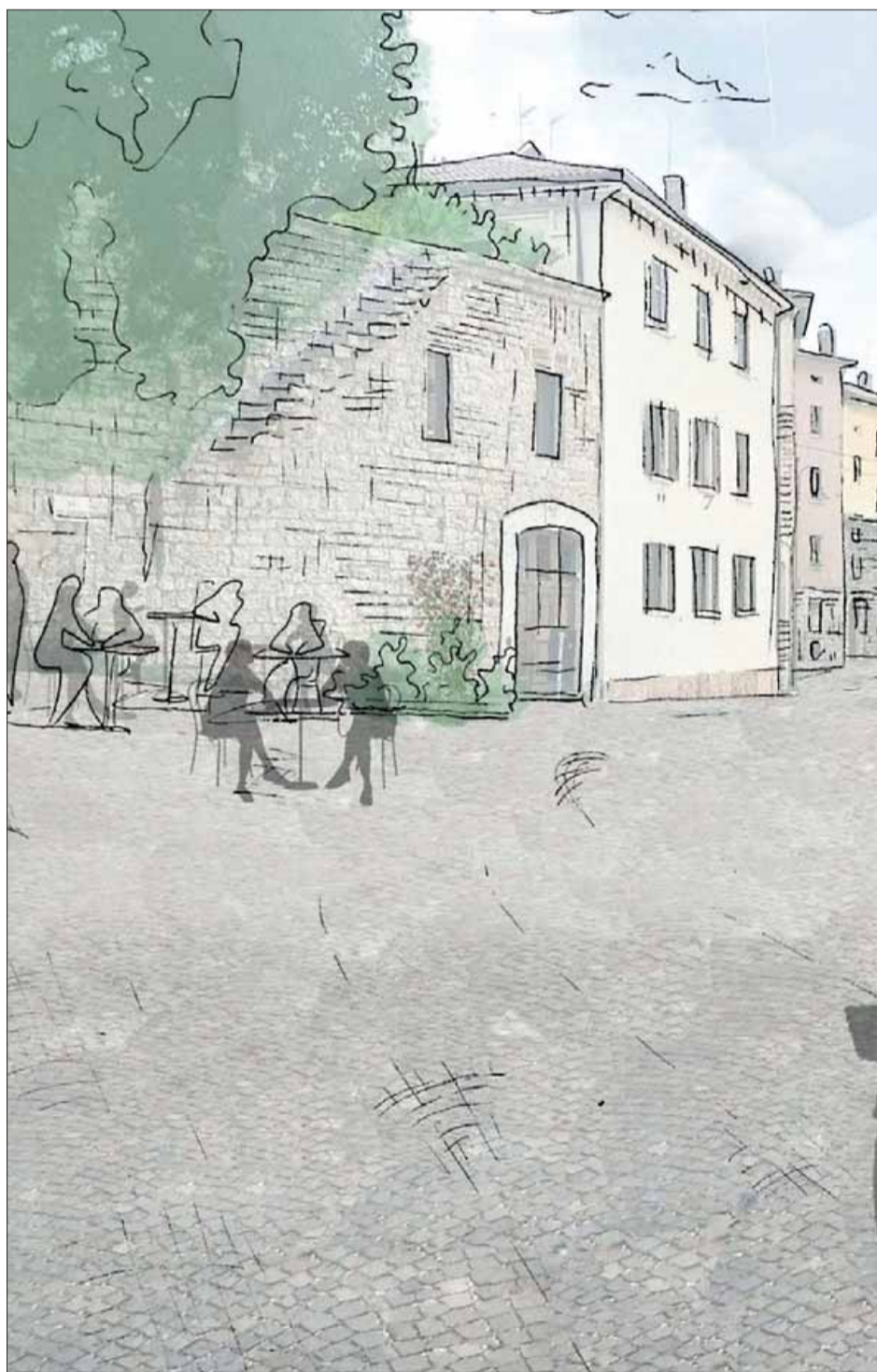
Mobilità sostenibile e pums. Il progetto, che non diventerà concreto domani ma che è più di un sogno, come evidenzia il sindaco, si inserisce in una visione di città in cui serve ridurre le emissioni di CO2. Non una scelta, un imperativo in un mondo che vede il clima semi impazzito e si è impegnato ad azzerare le emissioni da qui al 2050. Il traffico, meglio chiarirlo subito, è in aumento, non in calo: l'Istat fotografava i viaggi con inizio o destinazione Trento nel 2011: usava il mezzo privato il 56,2% dei cittadini, in bici andava il 4,3%, a piedi il 12,5%, in treno il 6,1%, sceglieva il trasporto pubblico su gomma il 20,9%. Il Pums del 2020 aveva una fotografia peggiorata: usa il mezzo privato il 62,6%, la bici il 5,5%, il treno il 5,3%, il trasporto su gomma il 10,4%, va a piedi il 16,3%. I margini di miglioramento sono praterie. Per chiarezza: in macchina viaggiano 386.857 passegge-

ri al giorno, 80mila sono sui mezzi pubblici e 25 mila in bicicletta. Serve spostare utenti dalla mobilità insostenibile (la macchina) a quella sostenibile (mezzi pubblici, bici, a piedi). La città di Trento, da questo punto di vista, si è data degli obiettivi: ridurre le macchine del 4,7% nel 2026-2027, del -10% (massimo -14%) nel 2030, aumentare i mezzi pubblici (+4% - +6% nel 2023), aumentare la gente in bicicletta (+4,6% nel 2026-2027, +6-8% nel 2030). Certo la gente andrà a piedi o in bici più facilmente in una città più sicura e vivibile.

Le soluzioni. Quasi tutte sono note: la funivia, lo sviluppo del sistema ciclabile bicipolitana (in fase di implementazione), l'avvio delle zone 30 per garantire maggiore sicurezza (sono partite le prime due, si lavora alla terza), il polo intermodale all'ex Sit (il cantiere è avviato), il Nordus (approvato il progetto di fattibilità tecnico economica). **Il passante del Buonconsiglio.** Ieri, la nuova e futura idea della Trento di dopodomani. "Il passante Buonconsiglio" come l'ha ribattezzato ieri il sindaco Franco Ianeselli. Come detto, lo ha spiegato al convegno l'assessore, che l'ha definito una soluzione sia di mobilità che di rigenerazione urbana. E che mette le mani avanti: «Da un anno ci lavoriamo. Non è che c'è una riga su una cartina. Abbiamo un progetto, abbiamo tecnici che dicono che è fattibile». Venendo da nord, la soluzione prevede una rotatoria all'altezza più o meno di dove ci sarà l'immissione della galleria del bypass ferroviario, all'ex Acì per intendersi. «Solo che il bypass entra in roccia a meno 10 metri, noi quasi a raso» spiega Facchin. Una volta in roccia e interrata, la strada proseguirà interrata. «Le auto usciranno in superficie all'altezza del-

la rotatoria del Lavaman del sindaco verso sud e all'altezza dello svincolo della Cervara e via Venezia dall'altro. La piazza a raso, via dei Ventuno e via Clesio, in questa visione, diventerebbero ztl, percorribili solo dai mezzi pubblici che avrebbero a quel punto un percorso dedicato. «L'interramento di via dei Ventuno è sempre stato nelle aspettative della città, ma aveva grandi controindicazioni - osserva Facchin - Con questa idea riteniamo che la cosa si possa fare, collegare i giardini di piazza Venezia con piazza Mostra, sganciare gli autobus dal traffico privato, e renderlo puntuale e affidabile, spostando questo collegamento di piazza Venezia con l'uscita in via Brennero, dove c'è il cantiere del bypass. Quella posizione anche dal punto di vista del traffico darebbe un risultato molto buono. Certo, serve un progetto molto valido dal punto di vista ambientale, ma dal punto di vista del traffico, scorrevolezza, separazione dei bus, avremmo la riqualificazione completa del territorio, l'inserimento del castello in ztl e la riqualificazione di San Martino».

Tempi e costi. Non è gratis: 60 milioni di euro. E quanto ai tempi, lo sguardo è di lungo periodo: certamente dopo la fine del cantiere del bypass ferroviario. Quindi ha senso parlarne oggi? Facchin rivendica di sì, perché serve farsi trovare pronti: se non ci fosse stato già il progetto dell'ex Sit, non sarebbero arrivati i fondi statali, lo stessi si dica per il bypass con i soldi (che all'epoca erano Pnrr) e altrettanto vale per la funivia: «Se non avessimo avuto quei progetti, non avremmo avuto i soldi. Bisogna avere una visione della città, preparare dei documenti di base e quando possibile dei progetti, per essere pronti» conclude Facchin.



Il progetto: la linea tratteggiata scura è il passante, la chiara il bypass ferroviario

IL SINDACO

Ianeselli: «Costa tanto? Sono cifre in linea con altri progetti sulla città»

«Un sogno? No, è uno studio»

Questa volta ha lasciato il palcoscenico all'assessore Facchin, che per altro ha lavorato al progetto assieme ai suoi uffici. Il sindaco Franco Ianeselli solo nel pomeriggio ha rilanciato la notizia. «Ogni volta che passo da piazza Mostra trovo qualcuno che mi chiede: quando interrate via dei Ventuno? La risposta giusta sarebbe: "Mai", perché quel progetto, in discussione da decenni, a sentire i tecnici è irrealizzabile visto che sarebbe necessario chiudere la strada per moltissimo tempo, con la conseguenza di paralizzare la città. Per centrare l'obiettivo di

togliere il traffico dalla via davanti al Castello del Buonconsiglio, nei mesi scorsi l'amministrazione comunale ha pensato a un'alternativa, presentata dall'assessore alla Mobilità Ezio Facchin al convegno dell'ordine degli ingegneri. Così, sulle sue pagine social, il sindaco annuncia alla città il progetto: del "Passante Buonconsiglio". Il sindaco sa che gli verrà contestato il costo, sa che si punterà il dito sui tempi lunghissimi. Lui tira dritto: «Si tratta di un sogno? Lo definirei piuttosto uno studio preliminare e una prospettiva su cui lavorare. E

il finanziamento? Abbiamo imparato che quando ci sono dei buoni progetti poi le risorse si trovano. Certo è che, sommato agli altri cambiamenti in corso, il "Passante del Buonconsiglio" avrebbe un impatto molto positivo sulla vivibilità della città oltre che sulla valorizzazione del Castello, di Port'Aquila e di piazza Mostra. L'opera consentirebbe infatti di allargare la zona a traffico limitato e darebbe modo di connettere via Brennero con il centro storico sviluppando nuovi percorsi pedonali nel quartiere di San Martino». Poi torna sul tema dei costi,

evidenziando che non si sta parlando di cifre lunari, rispetto ad un'opera che cambierebbe per molti aspetti il volto di una parte di città: «certo, 60 milioni non sono pochi. Però il sottopasso Bermax, a Spini, mi pare che costi circa 40 milioni di euro, i lavori a Ravina, che sono recentemente partiti, costeranno in tutto 60 milioni. Intendo che queste non sono cifre che la città non ha mai conosciute. È un'importante opera, certo, costerebbe decine di milioni di euro, risorse importanti ma coerenti con altre opere che si realizzano in città».



L'assessore Facchin. A sinistra lo svincolo verso piazza Venezia e via dei Ventuno: saranno ztl



LE PROPOSTE

Costa ha illustrato il "Green Corridor A22", gli ingegneri dell'università di Trento hanno parlato degli scenari futuri di infrastrutture e mezzi di trasporto e l'Osservatorio chiede di insistere con il car sharing

L'idea: tassa di soggiorno per la mobilità turistica

In Alto Adige usano quei fondi per trasporti dedicati

In foto il pubblico di interessati ed esperti, che ieri ha partecipato al convegno sulla mobilità sostenibile. In prima fila, l'assessore Ezio Facchin (foto COSER)



Smart working, tecnologia per razionalizzare i servizi, sostegno del car sharing ma soprattutto, uso di parte della tassa di soggiorno per finanziare soluzioni di mobilità sostenibile a vantaggio dei turisti. Perché l'overtourism diventa prima di tutto pressione sulla viabilità e sui trasporti. Sono queste alcune tra le proposte concrete che l'osservatorio per la mobilità sostenibile intende fare. Ricordando il mantra del percorso verso la mobilità sostenibile: avoid, shift improve. Letteralmente, evita di spostarti, cambia il tuo modo di muoverti (meno auto privata e più mezzi), se devi guidare, usa mezzi sempre più sostenibili, a partire dai mezzi elettrici, ovviamente. A spiegarlo, il presidente dell'osservatorio, **Giuliano Giacomelli**. Che quanto alla proposta sulla tassa di soggiorno, si rifà all'esperienza altoatesina, che garantisce all'azienda di trasporti un gruzzolo di 12 milioni di euro, «tanto quanto sono tutti i ricavi da introiti di Trentino Trasporti». Quindi un introito importante. «Anche per noi la mobilità turistica ha un peso rilevante, non coperto adeguatamente dagli introiti della tassa di soggiorno». Trentino Trasporti riceve ogni anno 600 mila euro dalla tassa di soggiorno. «Con un leggero aumento inferiore all'euro, indicizzabi-

“PRIORITY

Tre parole d'ordine: avoid, shift e improve. Riduci gli spostamenti, usa mezzi pubblici o migliora quello privato

Giuliano Giacomelli

le, si garantirebbe un extragetto alle casse provinciali per pianificare la mobilità e i servizi. In Alto Adige già lo stanno facendo». Un'idea, per altro, che piace alle associazioni ieri al convegno, a partire dal Comitato per la mobilità sostenibile guidato da **Ezio Viglietti**. L'osservatorio propone anche di insistere sul car sharing, pensando a garantire mezzi diversi per usi diversi: «Solo così si supera il fatto che ognuno vuole la propria macchina ma se possiamo offrire una city car per le commissioni, un mezzo a più posti per portare la squadra agli allenamenti e un furgone per i traslochi, il servizio è più interessante». Anche qui due numeri mutuati dall'Alto Adige: ora le 43 auto elettriche sono 840 gli utenti privati che aderiscono e 12 le aziende, a fine 2024 si arriverà a 50 auto private, 50 pubbliche e 21 stazio-

ni.

Parlando di mobilità del futuro numerose le proposte ricordate ieri al convegno promosso dagli ingegneri. I professori **Raffaele Mauro** e **Marco Guerrieri** del dipartimento di ingegneria civile, ambientale e meccanica dell'Università di Trento hanno parlato degli scenari futuri dell'ingegneria delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto, **Tommaso Geccelin**, Ceo di Nest Modular Vehicles ha parlato dei nuovi mezzi di trasporto pubblico e privato, mentre il direttore generale di Autobrennero **Carlo Costa** ha ricordato il progetto "Green Corridor A22", che ha l'obiettivo di trasformare A22 nel primo asse ad emissioni zero.

Infine, le associazioni: il comitato mobilità sostenibile è tornato a chiedere la metropolitana di superficie, partendo dall'aperta delle stazioni di Calliano e S. Ilario a Rovereto e Mattarello a Trento, e torna a stigmatizzare l'assenza di un piano per la mobilità provinciale. E **Massimo Pegoretti** (Fiab) ha ricordato un principio: più strade significa più auto. Quindi non è allargando gli spazi dedicati alle auto, che si fluidifica il traffico, piuttosto si peggiorano i colli di bottiglia. Mentre al contrario, ha esortato, serve ricordare alle persone che possono muoversi in bicicletta.

IL PROGRAMMA

Venerdì il convegno domenica bicicletta

Sta andando avanti la settimana della mobilità. Oggi in via Belenzani, nei pressi di piazza Duomo, si terrà un'attività di promozione della mobilità sostenibile, che si replicherà anche in piazza Dante. E in piazza Mostra oggi si parlerà di regole per muoversi in sicurezza con i monopattini.

Si prosegue venerdì in sala Depero, con "City Flow", una giornata di approfondimento sui temi della mobilità e della sicurezza.

Infine, la giornata tradizionalmente dedicata alle biciclette: domenica torna "Trento in bici", per pedalare insieme nelle vie della città. Il percorso di circa 10 km, partendo dalla piazza Piedicastello, toccherà piazza della Mostra, dove sarà offerta una piccola merenda, fino ad arrivare al giardino in Clarina, dove si potrà pranzare per poi proseguire nel pomeriggio con attività dedicate ai più piccoli. Iscrizione obbligatoria (Info in Apt).

L'ORDINE

Di Rosa: «Per noi una priorità etica la sostenibilità»

«Ingegneri pronti per la sfida»

«Se si parla di sostenibilità, gli ingegneri ci sono, hanno professionalità da spendere». La presidente dell'Ordine **Silvia Di Rosa** ieri ha fatto gli onori di casa, in una giornata in cui si sono susseguiti punti di vista diversi. Al termine dell'evento, è soddisfatta. «Sì. Abbiamo avuto comunque una presentazione dell'assessore Facchin, su quelle che sono le grandi opere che la città di Trento vuole realizzare. È una visione di città, ha parlato di un progetto di fattibilità e noi siamo orgogliosi che abbia scelto il convegno organizzato dall'Ordine degli Ingegneri per annunciare questo progetto».

Soprattutto, la presidente rivendica il ruolo della categoria: «Ho introdotto riportando un paragrafo del nostro codice ontologico: gli ingegneri svolgono la loro professione a favore della comunità e mettendo grande attenzione all'ambiente e alla sostenibilità. Poi quando si parla di sostenibilità, non possiamo esimerci dal parlare di trasporti, perché è dai trasporti che proviene un terzo

delle emissioni clima alteranti. Da qui nasce questo convegno, in questa settimana che è la settimana europea della mobilità sostenibile».

Tra l'altro quando si parla di sostenibilità, la sfida è difficile: «Certo, è una sfida complessa, che ha bisogno di contributi da più parti. Gli ingegneri possono mettere in campo la loro professionalità, per la realizzazione di infrastrutture varie più sostenibili, per la realizzazione di veicoli Net 0 emission. Io sono ingegnere dei materiali a orientamento meccanico, è il mio tema. Ma è stato oggi interessante approfondire come gli ingegneri del terzo settore - informatici e delle telecomunicazioni - lavorino per mettere in comunicazione le infrastrutture con i veicoli, l'esempio dell'A22 nasce dal lavoro degli ingegneri ci sono. E danno il loro contributo, con le loro competenze. Ovviamente poi anche l'ingegneria è un mondo in evoluzione, e anche noi dobbiamo riuscire a rimanere agganciati a quello che il mondo intorno ci chiede».



La presidente dell'Ordine degli ingegneri Silvia Di Rosa