

«Mobilità, la rivoluzione in dieci anni La città cambierà completamente»

L'assessore Facchin spiega il piano: «Passante Buonconsiglio, superati i nodi dei vecchi progetti»



Visione
Per essere competitivo il trasporto pubblico deve essere di qualità



In collina
Pensiamo a un collegamento leggero verso Martignano



Strategia
La zona di via Malvasia sarà riquilibrata e rinnovata

TRENTO Ezio Facchin ci tiene a tracciare una visione di prospettiva: osservando la mappa delle trasformazioni della mobilità cittadina — dal bypass fino all'ultimo progetto del «Passante Buonconsiglio» — l'assessore comunale alla mobilità e rigenerazione urbana immagina un capoluogo «che cambierà completamente volto». «Abbiamo fatto un lavoro preparatorio importante» assicura Facchin. Che fissa anche un arco temporale per veder completata la rivoluzione: «Nel prossimo decennio potrebbe essere realizzato tutto ciò che abbiamo prospettato».

Assessore Facchin, nel corso del convegno organizzato dagli ingegneri ha indicato i grandi nodi di trasformazione della mobilità cittadina: il bypass, ma anche il Nordus, la funivia verso il Bondone, l'ex Sit, il nuovo tunnel, i collegamenti leggeri verso la collina est. Una sorta di rivoluzione che abbraccia l'intero capoluogo.

«Il punto di partenza è il Piano urbano della mobilità sostenibile, approvato a febbraio 2023: quel piano era stato votato a larga maggioranza e dunque tutte le scelte successive sono conseguenza di quel documento. Con l'obiettivo di favorire una migliore vivibilità e sicurezza per chi si muove in città».

Riducendo dunque il numero di auto?

«Sì. Abbiamo cercato di vedere la città dall'alto per capire come dare concretezza alla rivoluzione sostenibile della mobilità. Tenendo conto di un aspetto fondamentale: per riuscire a convincere le persone a lasciare a casa l'auto, è necessario migliorare il trasporto pubblico sia sul fronte



Via le auto
Una immagine di come potrebbe diventare la zona di via dei Ventuno e di Port'Aquila con la realizzazione del Passante Buonconsiglio e dunque con l'eliminazione del traffico privato dalla zona

dell'offerta e della frequenza, che su quello della qualità, garantendo in quest'ultimo caso puntualità e affidabilità. E per questo bisogna lavorare sia sul breve periodo che sulla pianificazione. In una visione che deve necessariamente essere complessiva. Per quanto ci riguarda, i temi in campo li abbiamo posti».

Quali sono dunque i principali nodi?

«Il bypass, insieme al progetto integrato. Ma anche l'hub intermodale all'ex Sit e la funivia verso il Bondone. E ancora, il tram. E il passante Buonconsiglio».

Il passante illustrato mercoledì al convegno degli ingegneri richiama un obiettivo lanciato a Trento decenni fa: del tunnel di via dei Ventuno si parlò già nel 1968. Fu poi rilanciato con forza dal sindaco Goio, per essere poi

ripreso anche successivamente. Ma alla fine è stato sempre rimesso nel cassetto, troppo difficile gestire il cantiere senza interrompere il traffico. Il nuovo progetto supera questi ostacoli?

«Aggiungerei anche un terzo ostacolo: il solo interrimento di via dei Ventuno, di fatto, spostava semplicemente il problema del traffico su via Torre verde. Il nostro progetto supera tutti questi aspetti. Il passante, infatti, avrà un accesso nella zona ex Acì, dove il traffico sarà smi-

stato attraverso una rotatoria su via Brennero. Il tunnel non interesserà il castello e non scaricherà il traffico su via Torre verde. In piazza Venezia, poi, sarà creata una rotatoria a una profondità di 6 metri che sarà coperta e che permetterà di far rivivere anche quella zona, con le auto che risaliranno più a sud. Come è già stato detto, poi, il nuovo tunnel consentirà di estendere la zona a traffico limitato anche all'area antistante il castello del Buonconsiglio, prevedendo anche un percorso pedonale verso via Brennero che coin-

volgerà il rione di San Martino».

Come si è arrivati a questa soluzione?

«La demolizione degli edifici ex Acì nell'ambito dei lavori per il bypass hanno favorito questa prospettiva».

Non si rischia di appesantire ulteriormente una zona, quella di via Malvasia, già provata per il bypass?

«No, perché il tunnel del bypass è a 10 metri di profondità. E per quanto riguarda la zona di San Martino, siamo lavorando a un progetto chiamato «Giardino di Malvasia» per valorizzare e riqualificare quel costone roccioso, dando ampio spazio al verde».

Una zona, quella di via Malvasia, che dunque diventerà strategica per quanto riguarda la mobilità: in quell'area il nuovo piano immagina anche la partenza di nuovi collegamenti leggeri verso la collina est. Pensa a un altro ascensore verticale?

«Ascensore verticale, funivia, scala mobile: il sistema lo si deve ancora individuare. Verso sud, invece, ci si potrà muovere a piedi o in bici sfruttando la funivia passerella in asse su via Verdi».

Ha parlato di rivoluzione: Trento cambierà completamente volto dunque?

«Esatto. Abbiamo fatto un lavoro preparatorio importante, con una squadra appassionata e competente. Mi auguro che chi verrà dopo di me decida di portare avanti questo lavoro».

Una rivoluzione che potrà essere completata in quanti anni?

«Nel prossimo decennio potrebbe essere realizzato tutto il piano».

Marika Giovannini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'iniziativa

«Al lavoro in bici» In una giornata 1.261 passaggi con le due ruote

Monitoraggio con tre check-point

TRENTO Nonostante le temperature non proprio estive di questi giorni, mercoledì sono stati oltre 1.200 i cittadini — lavoratori o studenti — che si sono mossi in bicicletta per raggiungere il posto di lavoro o la scuola.

Nell'ambito della Settimana europea della mobilità, infatti, il comune ha promosso l'iniziativa «Al lavoro in bicicletta», per favorire l'utilizzo delle due ruote negli spostamenti urbani tra casa e lavoro e tra casa e scuola. Per verificare concretamente quanti cittadini hanno deciso di spostarsi con un mezzo alternativo (bicicletta, ma anche mo-

nopattino), l'amministrazione ha posizionato tre check-point in corso Tre novembre all'incrocio con via Piave, in via Perini all'incrocio con via Endrici e in via Vannetti all'incrocio con via Romagnosi.

E i dati hanno mostrato numeri incoraggianti: dalle 7 alle 9 del mattino, infatti, i tre check-point hanno rilevato in totale 1.261 biciclette e 43 monopattini. Di fatto, fa sapere l'amministrazione, «una tendenza paragonabile a quella dello scorso anno».

Entrando nel dettaglio dei numeri, per quanto riguarda il check-point di corso Tre novembre, sono stati registrate

318 biciclette e 15 monopattini diretti verso nord, mentre 113 biciclette e tre monopattini sono stati rilevati in direzione sud. Più bassi i dati negli altri due punti di monitoraggio. In via Perini i mezzi diretti verso nord sono stati 282: 273 biciclette e 9 monopattini. Diretti a sud invece 72 biciclette e 4 monopattini. Infine, per quanto riguarda il check-point di via Vannetti, 247 sono state le bici intercettate mentre viaggiavano verso nord, oltre a 3 monopattini. Verso sud, invece, sono state registrate 238 bici e 9 monopattini.

E sempre sul fronte della



43

Sono stati i monopattini rilevati mercoledì mattina

mobilità, a rilanciare le proprie proposte relative al capoluogo e alla provincia nel corso del convegno organizzato dagli ingegneri è stato anche il comitato mobilità sostenibile trentino. Che è partito dal bypass di Trento e dall'interramento dei binari a Rovereto per fissare un primo punto: «Il comitato — ha detto il portavoce Ezio Viglietti — con la futura separazione del traffico ferroviario delle merci da quello delle persone, ritiene possibile e importante la progettazione e realizzazione della metropolitana di superficie che compendia l'attuale linea storica del Brennero, le

Piste ciclabili
Sono oltre mille i trentini che alla mattina si recano al lavoro o a scuola in bici

linee ferroviarie della Valsugana, della Trento-Malè, delle future linee dell'Avisio e del collegamento con il lago di Garda». Una metropolitana che, secondo il comitato, potrebbe diventare «l'ossatura principale del sistema», dalla quale sviluppare servizi per la mobilità dolce e alternativa.

Il comitato, inoltre, chiede la creazione di un piano provinciale della mobilità sostenibile. E invita a trovare le risorse economiche necessarie per le infrastrutture e i servizi «applicando — è la proposta — il principio «chi inquina paga», con prelievi sui pedaggi autostradali, sulle accise dei combustibili fossili e sulla tassa di soggiorno».

«Il comitato — è la conclusione — ritiene che si debba trovare una road map e formulare uno scenario strategico al fine di migliorare il modo di muoversi nel territorio in alternativa all'uso dell'auto privata e all'uso dei mezzi pesanti».

Ma. Gio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA