

«Il Ring? Con i bus su gomma funziona»

Il vicesindaco Biasioli rivede il progetto di mobilità “ad anello”: «I costi sarebbero più abbordabili»

► TRENTO

Se al posto del tram (su rotaia e a trazione elettrica) ci mettiamo l'autobus, di ultima generazione e con quant'altro offre la tecnologia più avanzata, il progetto Ring può funzionare. Potrebbe sembrare, almeno a prima vista, un paradosso dopo 20 anni che a tutti i livelli si promuove il “ferro” al posto della gomma per contribuire alla vivibilità abbattendo l'inquinamento e tutti i danni conseguenti per la salute umana e l'ambiente. Eppure è la tesi sposata dall'amministrazione comunale che ieri sera, presente il vicesindaco Paolo Biasioli, è stata presentata alla commissione urbanistica e di cui si parlerà probabilmente a lungo, senz'altro in consiglio comunale che entro aprile discuterà, in un'apposita seduta, di mobilità. Il progetto Ring è frutto del lavoro dei professionisti di Campomarzio, un sestetto under 35, tra architetti,



Un progetto del possibile “Ring” realizzato da Impact hub

ti, ingegneri e sociologi che palazzo Thun si era impegnato a valutare. Lo studio (il Ring) prevede di avvolgere la città con una circolare che vada da nord a sud e che passi per la collina attraverso un sistema di mobilità alternativa (tram

su rotaia a trazione elettrica) che usi, almeno in parte, anche la Valsugana nel tratto urbano e realizzandone, in galleria, una variante che da Civezzano raggiunga Trento nord all'altezza della rotatoria “Bermax” per poi, attraverso via



Il vicesindaco Paolo Biasioli

Brennero e affiancandosi alla Trento-Malè, raggiungere la stazione di piazza Dante. Un progetto ritenuto dal Comune “carico di criticità, più pesanti dei pregi ma che, se reinterpretato, interessantissima ipotesi di lavoro”. Problemi, presenti i

dirigenti Giuliano Stelzer (urbanistica e ambiente) e Bruno Delaiti (opere di urbanizzazione primaria), che sono stati illustrati alla commissione. Secondo quanto spiegato, il progetto Ring, nella sua versione originaria, ha tempi incerti di

realizzazione sia in rapporto alla linea Nordus (il metrò cittadino che da nord a sud “sfrutterebbe” la Trento-Malè prolungandola fino a Mattarello) che al potenziamento della linea ferroviaria del Brennero. Sarebbe poi difficile “intercettare” la domanda visto che la linea passerebbe alle periferie dei sobborghi collinari pur “investendo” gli universitari delle facoltà collinari. I people mover per raggiungere il centro dei sobborghi sarebbero inoltre di difficile realizzazione. E ancora. Punti critici per il passaggio del tram, che avrebbero bisogno di nuove infrastrutture, risulterebbero la rotatoria di S. Donà, la successiva galleria, la parte a valle dello svincolo di Martignano, l'innesto su via Brennero.

Invece, per riassumere, pensando agli autobus, in gran parte realizzando corsie preferenziali, molti problemi si risolverebbero e anche i costi sarebbero minori. Infine, è stato detto, i tempi di realizzazione, magari a fasi, risulterebbero assai brevi. Ieri sera è stato solo il primo assaggio. Del Ring2, chiamiamolo così, se ne sentirà parlare ancora a lungo.

(pa.pi.)