

MOBILITÀ

Il sindaco Andreatta: «Troppo oneroso l'acquisto dei terreni interessati». La previsione del Pum del 2010 resta intanto in un cassetto. La classifica dei ritardi dei bus

Disservizi causati dalla congestione di traffico
Tra i nodi problematici l'intersezione di via Brennero e via Marconi dopo l'apertura del supermercato Lidl

Megaparcheggio di Trento nord, addio

Niente attestamento La Provincia senza soldi

Parcheggio di attestamento a Trento nord, addio. Sì, addio. Una previsione del Pum (Piano urbano della mobilità) del 2010, dieci anni dopo resta tale. Con una risposta ad una interrogazione di **Michele Brugnara** (consigliere del Pd-Psi), il sindaco **Alessandro Andreatta** lo rende esplicito: «Per quanto attiene alla creazione di parcheggi scambiatori a Trento Nord, nelle ultime riunioni con la Provincia la stessa ha ritenuto troppo oneroso l'acquisto dei terreni interessati, anche come previsti dal Prg. Comunque, si precisa che detto aspetto verrà ripreso nell'ambito del Pums (il Piano urbano della mobilità sostenibile, ndr)».

Corsie preferenziali previste ma non realizzate. «Visti gli spazi ristretti, si dovrebbero sopprimere gli stalli di superficie»

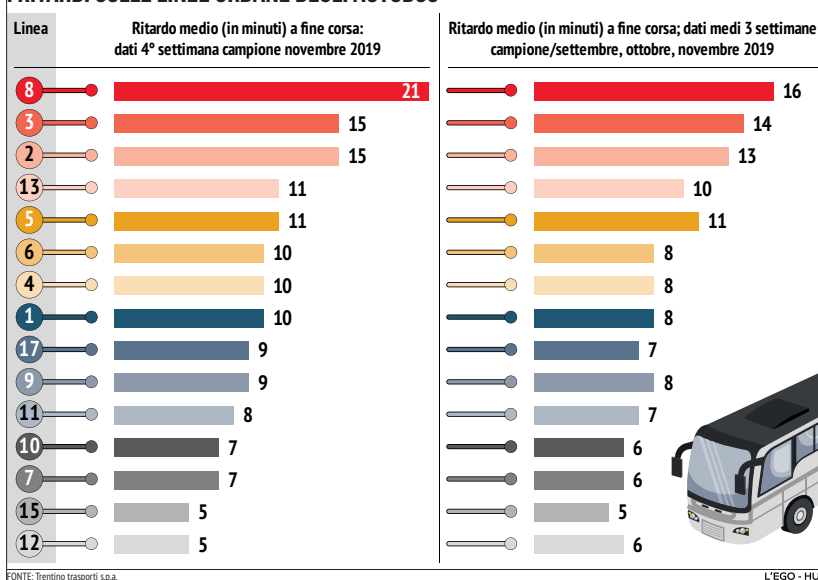
Nella sua interrogazione, Brugnara aveva evidenziato le criticità del trasporto pubblico urbano a Trento, quanto a ritardi, sovraffollamento, scarsa attrattiva, segnalando casi clamorosi di ritardi, ad esempio sulla linea 3 dei bus urbani. La richiesta, oltre che di dati puntuali, era quella di capire quali interventi fossero previsti per migliorare la situazione nel breve periodo. Nella risposta, il sindaco si rifà ai dati forniti da Trentino Trasporti. Per quanto riguarda le linee dove si accumulano più ritardi, nella tabella a fianco viene riprodotta la "classifica" relativa ai minuti e ai ritardi medi a fine corsa. È interessante la puntualizzazione fatta, per conto di Trentino Trasporti, da **Andrea Saltori**: le fasce di picco più critiche sono tra le 7 e le 9, tra le 12.30 e le 14 e tra le 16 e le 19. Ma attenzione: anche nelle fasce di cosiddetta "morbida" si registrano ritardi significativi, tanto che in particolare in alcuni periodi (come ottobre, novembre e dicembre) non c'è una differenza significativa tra le fasce orarie "di punta" e di "morbida". Qual è il motivo delle congestioni

di condizionano regolarità e fluidità di marcia dei bus delle linee urbane? Trentino Trasporti elenca i nodi irrisolti: quella delle intersezioni via Brennero-via Marconi dopo l'apertura del nuovo Lidl; la gestione dell'intersezione di piazza Venezia-via dei Ventuno-Port'Aquila; via Fratelli Fontana-via Oberzine, dopo la realizzazione della pista ciclopeditonale che ha portato alla soppressione della corsia centrale di accumulo e via elencando. Anche «le frequenti code lungo la tangenziale sud-nord, che propagano la congestione in poco tempo sulle arterie limitrofe, a partire dalla zona industriale nord di Spini, lungo via Brennero fino ad interessare l'intera città, fenomeno che se non interessa direttamente le linee in esercizio, rende problematici i trasferimenti a vuoto di mezza dal deposito in zona Interporto» segnala Saltori.

Una fotografia che è esperienza quotidiana di chi accede in città con l'auto privata o con gli autobus. Difficile, se non si affrontano questi nodi viabilistici, garantire una regolarità di orario del servizio. Inevitabile che l'utenza si lamenti per la «perdita di efficienza ed affidabilità». Brugnara aveva sollecitato uno studio di fattibilità di una linea forte nord-sud tramite corsia preferenziale. Il sindaco risponde: «È la stessa di quella individuata dalla Provincia con il cosiddetto Nordus, piano strettamente legato all'interramento della linea storica della Ferrovia del Brennero; lo studio di fattibilità è stato rimandato nell'ambito del più corposo Pums che verrà affidato nei primi mesi del 2020».

E le corsie preferenziali già previste nel Pum del 2010? «L'introduzione richiede preventivamente» dice il sindaco «visti gli spazi ristretti alle vie interessate, la soppressione degli stalli di superficie con adeguata ricollocazione degli stessi o in parcheggi periferici sotterranei o presso parcheggi di attestamento con ulteriore limitazione del transito ai veicoli». Andreatta aggiunge che riguardo alla soppressione dei golfi dei bus, «sono stati realizzati nel 2019 quello di via Muredei e di via Asiago, mentre era stato proposto quello di viale Verona, bloccato dalla circoscrizione che ha chiesto una revisione completa della ciclabile». Con il rinvio al Pums, la battaglia della mobilità, è vinta dalle automobili. **Do. S.**

I RITARDI SULLE LINEE URBANE DEGLI AUTOBUS



LA CRITICA. Colpe anche della Provincia. Unica scelta: investire nel trasporto pubblico Michele Brugnara: «Dopo maggio servirà un cambio di passo»

Di fronte alla risposta del sindaco sui ritardi nel potenziamento del servizio pubblico di trasporto urbano, il consigliere Michele Brugnara non può che prenderne atto. «Ma dopo maggio (dopo le elezioni, ndr) servirà un cambio di passo» dice. È l'ammissione che, in materia di mobilità, l'amministrazione comunale giunta a fine mandato, avrebbe potuto fare molto di più. «È evidente» considera il consigliere del Pd-Psi «che tutte le scelte per migliorare il trasporto pubblico urbano sono state bloccate in attesa della firma del contratto per l'incarico ai professionisti che hanno vinto la gara, verrà consegnato al Comune a maggio

2021, e poi dovrà essere approvato dal consiglio comunale. In autunno 2020» aggiunge Brugnara «saranno disponibili Masterplan del trasporto pubblico e Piano strategico della mobilità ciclistica, il Biciplan». E qui l'auspicio: «Dopo maggio, servirà un cambio di passo, progettare e realizzare gli interventi necessari per migliorare il trasporto pubblico urbano, renderlo competitivo, più frequente, puntuale, più veloce, a partire dal Metrobus tra Trento e Lavis». Non è solo responsabilità del Comune. «Altre scelte sono bloccate dalla Provincia» sostiene Brugnara «che purtroppo ha dato priorità alla rotatoria della

tangenziale di Campotrentino invece che acquistare le aree per realizzare i parcheggi scambiatori a Trento Nord e rifare gli svincoli della statale 12 e della statale 47 all'altezza di Canova». Per il futuro, dice il consigliere del Pd, «dopo vent'anni di investimenti della Provincia in infrastrutture stradali sull'area vasta di Trento (superstrade a 4 corsie ovunque), per migliorare la qualità della vita e ridurre l'inquinamento, l'unica scelta possibile è investire nelle infrastrutture di trasporto pubblico: metrobus, ascensori inclinati, tramvia elettrica, nei parcheggi esterni scambiatori e nella mobilità dolce (biciclette e micromobilità elettrica)».