

MOBILITÀ

Il Comune capoluogo punta sul prolungamento a sud della Trento-Malé. Il dirigente provinciale: «È la parte a monte che ha bisogno del raddoppio da Trento a Mezzolombardo»

Tram stoppato: «Finché non c'è lo studio sulla fattibilità tecnico-economica del Nordus, non si può considerare l'interesse pubblico della proposta della tramvia»

Nordus: la Provincia adesso tira il freno

Andreatta: «Va valutata la funzionalità ed economicità del sistema»

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

Può la città capoluogo reggere un sistema di trasporto pubblico che comprende il Nordus, vale a dire la ferrovia della Trento-Malé-Marilleva trasformata in metropolitana fino al nuovo ospedale a Trento sud e Mattarello, il futuro tram da Spini al centro (e forse oltre) e una rete urbana di autobus? Detto in modo più diretto: può reggere da tutti i punti di vista – tecnico, trasportistico ed economico-finanziario – una tale infrastrutturazione del territorio? La domanda è sul tavolo, ed in Provincia non mancano le perplessità. Soprattutto dopo che venerdì 14 gennaio l'assessore alla transizione ecologica e alla mobilità del comune di Trento, Ezio Facchin, è intervenuto alla conferenza informativa del consiglio provinciale sul *bypass* ferroviario, illustrando tempi (entro il 2029) e fasi di realizzazione del Nordus: raddoppio della linea Trento-Malé da Gardolo a Canova nel 2025, raddoppio a sud, tra Mattarello e via Monte Baldo, nel 2027-2028, a *bypass* ferroviario ultimato, poi il raddoppio nel tratto centrale contestuale all'interamento della linea storica del Brennero.

Per ora, c'è una sola certezza: i soldi per il progetto. Un milione di euro: 630 mila dal ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, il rimanente dalla Provincia. Che, appunto, finanzia lo studio. E qui si ferma. Nessuna sirena di allarme, come sui vecchi treni a vapore. Ma il colpo di freno sugli scenari futuri è pesante e deciso. «Rimetteremo allo studio sul Nordus un po' di ordine e moderazione» dice Roberto Andreatta, dirigente del dipartimento territorio trasporti ambiente energia e cooperazione della Provincia. «Il tema Nordus» premette Andreatta «è legato al *bypass* ferroviario, ma va affrontato in modo integrato, non Trento-centrico». Lo dice ricordando che il progetto originario di Rfi per il *bypass* era di attestare la Trento-Malé a Gardolo sino al completamento della stessa ferrovia a sud di Trento: «Una proposta irricevibile per l'essenza» stessa del servizio, che oggi vede il 50% dell'utenza salire o scendere a Trento capolinea. Voleva dire «perdere» l'utenza per almeno un decennio in quanto costretta a una rottura di carico per arrivare e partire nel e dal cuore della città». I dubbi della *mobility manager* della Provincia si appuntano sulla filosofia del Nordus: «La Trento-Malé è ferrovia di valle verso e da Trento, una quindicina di treni per poco più di 40 corse: «stirare» ulteriormente la linea verso sud «rompe» il modello di esercizio nella tratta storica Mezzana-Trento,



Il dirigente Roberto Andreatta e il treno della Trento-Malé

“SOSTENIBILITÀ

Va chiarito se c'è la sostenibilità finanziaria per trame Nordus assieme, con la rete dei bus che non si può ridurre

Roberto Andreatta / 1

considerato che tipicamente i treni su tratte di una sessantina di km fanno avanti e indietro senza soste significative». Ecco il problema: «Aggiungere una tratta a sud» spiega Andreatta «non può non impattare sulla parte a monte che invece, questo sì, ha bisogno di migliorare la propria intensità e riduzione dei tempi attraverso il raddoppio da Trento a Mezzolombardo». «Se il Nordus deve essere un sistema «ulteriore», con altra flotta e personale» aggiunge il *mobility manager*, allora questo studio dovrà fare chiarezza su due aspetti. Quali? «Primo, valutare se per il collegamento nord-sud della città il sistema ferroviario sia quello più funzionale (c'è una disciplina rigida sulla sicurezza fer-

roviaria) e più economico: deve far riflettere il fatto che in ferrovia vi sia personale «doppio», macchinista e capotreno, rispetto a sistemi con il solo conducente o addirittura a guida automatica. La Ferrovia Trento-Malé» esemplifica Andreatta «ha un costo di circa 15 euro a km, mentre il costo del bus è di circa 5 euro a km». Non basta, perché c'è pure la capacità di attrazione del sistema: «Lo studio dovrà dire quanto il Nordus ipotizzato «cattura» utenza dentro la città sino all'ospedale a sud e quanto invece deve essere affiancato dalla tradizionale rete bus, poco riducibile vista la rete urbana e lo sforzo di accessibilità rispetto alla relativamente poche fermate ferroviarie».

Il dirigente provinciale non a caso cita lo studio Tps del 2014 che aveva considerato un modello di esercizio con le fermate, sulla tratta Zambana-Trento, di Zambana, Lavis, Lamar, Spini, Gardolo, Trento Nord-Top Center, e con uno «scambio» (rottura di carico) per l'utenza che da oltre Zambana ha per destinazione l'area metropolitana. «Considerato il percorso della linea relativamente marginale rispetto all'abito di Trento» emergeva dallo studio Tps «è abbastanza evidente come nel caso del comune capoluogo la copertura delle fermate considerate rispetto alla distribuzione spaziale della

“COSTI MAGGIORI

La Ferrovia Trento-Malé ha un costo di circa 15 euro a km, mentre il costo del bus è di circa 5 euro

Roberto Andreatta / 2

popolazione sia abbastanza carente (infatti meno di un quinto dei residenti ha accesso alla nuova infrastruttura entro 400 metri da casa) con evidenti limiti nell'attrazione della domanda urbana, tenuto conto della brevità dello spostamento a bordo rispetto allo sforzo di accessibilità pedonale per arrivare alle fermate e per raggiungere da queste la destinazione finale». Per lo studio Tps citato da Andreatta, inoltre, «un modello di esercizio basato su una frequenza di 8 corse/ora per direzione presenta un'eccessiva «densità» di servizi «corti» e rende di fatto incompatibile la griglia tra Zambana e Trento con la necessità di mantenere i servizi «lunghi» da e per Malé». E il secondo aspetto?

«Va chiarito» risponde Andreatta «se per Trento vi sia spazio di sostenibilità finanziaria per tram e Nordus insieme: se il sistema bus urbano a Trento ante Covid, che costa 20 milioni di euro all'anno, portava 50 mila passeggeri al giorno, davvero due ulteriori sistemi, Nordus e tram, sono in grado di coesistere e sostenersi considerato che la tariffa copre circa il 20% del costo ed il resto della spesa di funzionamento (senza considerare le spese di investimento) resta oggi a carico della fiscalità generale ed è da rinvenire sul bilancio provinciale?».

«Est modus in rebus» dice il manager provinciale. «Moderazione», quindi. «C'è di che riflettere se si punta ad un sistema come il Nordus che ha bisogno poi del tram come supporto per intercettare l'utenza. Lo studio ci dovrà dire se il prolungamento e il raddoppio della Trento-Malé sia la soluzione più corretta per il sistema di trasporto urbano nord-sud». E se non lo è? «Va studiato un altro sistema, più economico e più flessibile». Il tram per cui Alstom Ferroviaria ha presentato una proposta di partenariato pubblico-privato? «Può essere il tram. Ma è chiaro che finché non ci sarà lo studio sulla fattibilità tecnico-economica del Nordus, non si può considerare l'interesse pubblico della proposta della tramvia».