

Primo piano

Comune

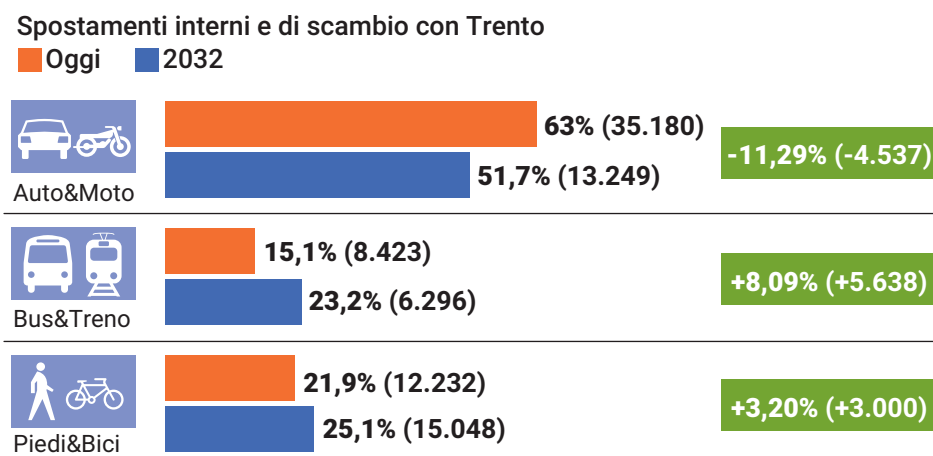
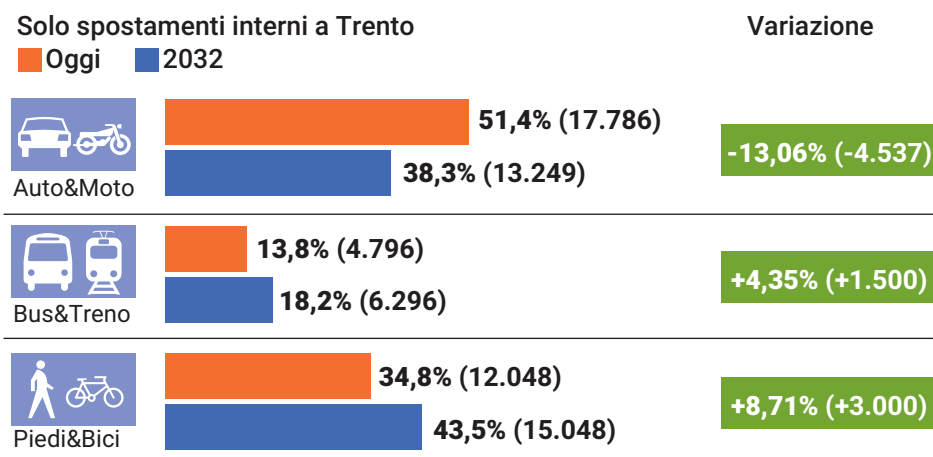
Nuova visione sui trasporti, Pedrotti (Patt): «Adesso i parcheggi scambiatori devono essere la priorità»
Giovanazzi (Architetti): «Andare oltre la città»

di Tommaso Di Giannantonio

Definire una road map triennale, adottare una strategia di area metropolitana (che non sia limitata alla sola città), avviare un percorso di sensibilizzazione e rendere prioritari i parcheggi scambiatori, dove poter lasciare l'auto e procedere a piedi, in bus o in bici. Sono queste le indicazioni arrivate ieri mattina alla giunta comunale di Trento durante il vertice di maggioranza convocato a pochi giorni dall'approdo in Consiglio del Piano urbano della mobilità sostenibile (Pums). Un passaggio per certi versi storico, destinato a rivoluzionare il sistema della mobilità: meno auto, più bici, autobus e pedoni. Anche fuori da Palazzo Thun l'attenzione è alta: «La direzione è giusta, ma il tema della mobilità dovrebbe essere affrontato su scala provinciale», considera Marco Giovanazzi, presidente dell'Ordine degli architetti, pianificatori, paesaggisti e conservatori di Trento.

Il piano della mobilità sostenibile in cifre

SCENARI A CONFRONTO NELL'ORA DI PUNTA DEL MATTINO (PASSEGGERI)



«Mobilità, serve un piano di area metro»

Trento, vertice di maggioranza sul Pums. Brugnara e Fernandez: «Avviare percorsi»

La discussione consiliare si articolerà in due sedute, l'8 e il 9 febbraio. L'obiettivo principe del Pums è guadagnare 10-14 punti percentuali a favore della mobilità sostenibile nel giro di dieci anni. Cioè portare il 10-14% del traffico privato (in auto o moto) verso il trasporto pubblico locale e il sistema ciclo-pedonale. Oggi — considerando sia gli spostamenti interni che quelli esterni in direzione o da Trento — la quota di traffico privato si attesta al 63%, circa 6 punti percentuali in più rispetto al 2010. I passeggeri giornalieri in auto o moto sono circa 380mila, contro gli 80mila del trasporto pubblico. L'obiettivo è, appunto, ridurre i primi ed aumentare i secondi. «Si tratta di un ottimo piano per lo sviluppo sostenibile della città —

considera al termine del vertice Michele Brugnara, consigliere del Partito democratico — ma ho voluto mettere in evidenza la necessità di predisporre un piano stralcio triennale in cui sono indicati obiettivi precisi ed interventi altrettanto puntuali. In aggiunta al monitoraggio annuale. Il piano, inoltre, dovrà essere accompagnato da una campagna di sensibilizzazione nelle scuole». Una delle azioni su cui la giunta punta molto sono le zone con il limite massimo dei 30 chilometri all'ora. «Giusto partire nelle aree limitrofe alle scuole, ma per una vera sperimentazione è il caso di procedere per quartieri, come si sta facendo a Bologna — aggiunge il consigliere dem — Si potrebbe

iniziare dai Solteri, raccogliendo prima le istanze dei residenti e poi effettuando gli interventi». Guadagnare 10-15 punti di mobilità sostenibile non è facile. Le piste ciclabili e le «zone 30» rischiano di non bastare. «Serve un Piano della mobilità sostenibile di area vasta — suggerisce Brugnara — Ossia un piano che consideri le relazioni Trento-Rovereto, Trento-Pergine e Trento-Mezzolombardo. Purtroppo non c'è ancora». Un pensiero condiviso anche dalla guida degli Architetti trentini. «Bene l'impostazione del Piano, ma prima o poi si dovrà affrontare il tema della mobilità di Trento su scala urbana complessiva, metropolitana. Ci vorrebbe una regia unica sulla mobilità che coinvolga anche i territori limitrofi. E poi

bisognerebbe smettere di concentrare gli uffici nel capoluogo». Tornando al vertice di maggioranza, il capogruppo del Patt Alberto Pedrotti ha sottolineato il passaggio «epocale» segnato dal Piano, ma «è fondamentale preparare l'alternativa alla macchina attraverso i parcheggi scambiatori, a partire dal potenziamento dei servizi per il parcheggio ex Zuffo». Andreas Fernandez, capogruppo di Europa Verde, ha insistito sulla necessità di «avviare un percorso di sensibilizzazione culturale che faccia capire l'importanza di questo cambiamento, anche tramite la creazione di spazi e luoghi dove i cittadini e le cittadine possano informarsi sugli obiettivi».



Futuro
Una simulazione della città dopo l'interramento della ferrovia: i binari spariscono

No-Tav: «Fermi tutti Fare prima le analisi nelle aree inquinate»

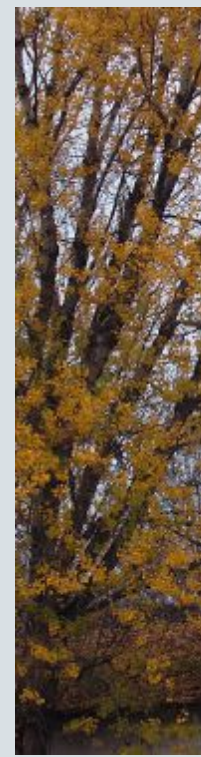
Inquinata
I comitati contrari al bypass chiedono analisi sulle aree come l'ex Sloi

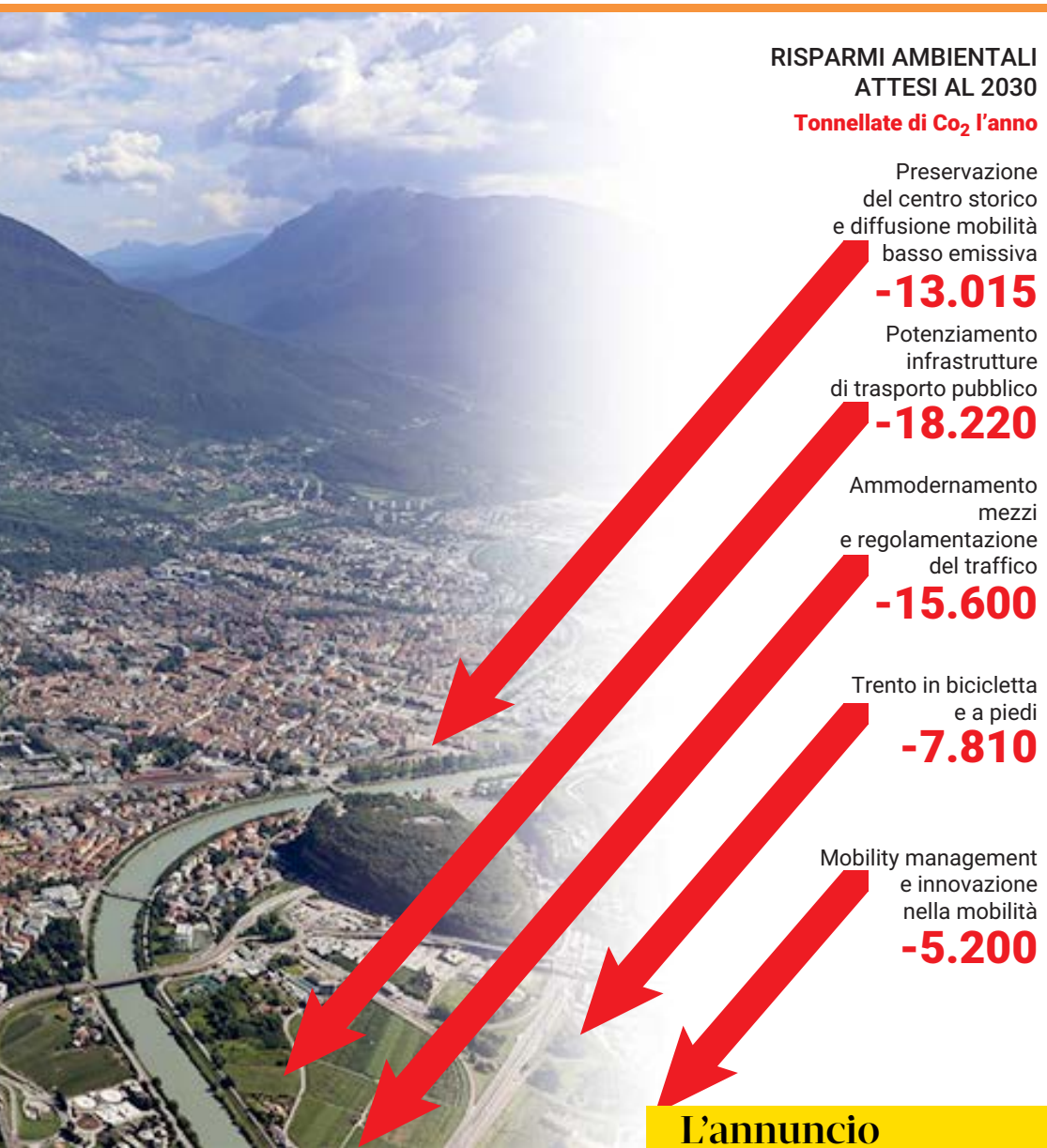
I comitati contro la circonvallazione tornano a chiedere lo stop: «Non possono iniziare a scavare se non ci sono certezze per la salute pubblica». E guardano con favore allo stanziamento dei 2 milioni di euro nella legge di Bilancio nazionale per ulteriori sondaggi geognostici sul terreno ex Sloi: «Con lo stanziamento di questa cifra — affermano — qualcosa si è mosso anche a livello politico. Per la prima volta il Parlamento fa riferimento al

bypass di Trento, e precisamente all'attraversamento delle aree inquinate — spiega Elio Bonfanti — e in una legge dello Stato si afferma che la presenza di inquinanti non è in dubbio, non chiede se ci siano ma quanti siano». La linea storica, nel progetto di Rfi, sarà traslata mentre la nuova linea attraverserà la zona in una trincea che affonderà fino a tredici metri: «Dovranno essere smaltiti 85 mila metri cubi di materiale con piombo tetraetile.

Sono previsti cinque milioni di euro, una cifra irrisoria». E attacca direttamente Rfi: «È inaffidabile, perché si permette di mettere in discussione le analisi di Appa (l'Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente, ndr) e chiede di poter fare proprie analisi. Una cosa inaudita, perché nessun altro cittadino potrebbe mai mettere in discussione i risultati di Appa». E torna il tema del cantiere pilota: «Una buchetta pilota — la definisce Bonfanti — che arriva a due metri di profondità, quando l'intervento da progetto va ben oltre. E le analisi fatte a metà settembre dove sono? Chi le ha viste? Ci dicono che sono confortanti — afferma, riferendosi anche alle parole rilasciate ieri dall'assessore comunale Ezio Facchin su questo giornale — ma nelle classifiche il dato "confortante" non esiste. Servono numeri, dati». Da qui la richiesta alla Provincia: «Incarichi Appa di fare una caratterizzazione dei terreni dell'area entro settembre, e solo

sulla base dei risultati si decida se e come intervenire». Bloccare dunque l'iter della realizzazione della circonvallazione, che prevede la cantierizzazione a breve: «Bisogna avere la massima garanzia in tema di sicurezza, per i lavoratori e per i cittadini». Ma per i no-tav anche il Comune di Trento si comporta in modo «scandaloso»: «Non si fida nemmeno lui di istituti come Appa visto che ha chiesto a Italferr se nei pressi della linea storica ci sono inquinanti. Ma l'ente che fa le analisi è Appa, non altri». E Bonfanti torna sulla necessità di implementare i sondaggi: «Chiediamo una caratterizzazione con prelievo ogni 25 metri, su una lunghezza di 450 metri di linea sulle aree inquinate. Su entrambe, da una parte e dall'altra della linea, e anche sotto la stessa linea. A una profondità — aggiunge — che arrivi per lo meno a quella dei diaframmi», quelli che si insinuano a oltre 20 metri nel terreno con il rischio, paventato da





opolitana»
so di sensibilizzazione»



L'annuncio

Dal 13 nuove corse su Trento-Bassano

Sulla linea ferroviaria Trento-Borgo Valsugana-Bassano del Grappa, a partire da lunedì 13 febbraio, aumenteranno i servizi di trasporto svolti con il treno. In totale si arriverà a 37: 32 corse feriali (di cui 7 saranno anche festive) e 5 esclusivamente festive.

Attualmente
Inoltre, si sta procedendo con le valutazioni al fine di verificare l'esito degli interventi sulla linea effettuati a novembre dello scorso anno. Prosegue dunque il lavoro per ridurre i disagi all'utenza e ritornare alla piena operatività del trasporto su rotaia. Come noto infatti la Provincia di Trento e le imprese di trasporto, Trenitalia e Trentino trasporti, stanno affrontando la problematica relativa all'anomala usura dei bordini delle ruote dei treni lungo la ferrovia della Valsugana. E le corse cancellate sono state sostituite dai bus.

comitati, di forare il sottile strato di argilla che evita al piombo tetraetile e agli idrocarburi di finire nelle falde acquifere.

Per i comitati «il disinquinamento dell'intera area è una bufala»: «Ci dicono che grazie alla circoscrizione si potrà finalmente mettere mano alle aree inquinate, ma non è così. Nel progetto è previsto l'asporto di cinque mila metri cubi di materiale, mentre i metri cubi totali sono 120 mila solo all'ex Sloi. Rfi — affermano — fa finta di disinquinare fregandosene della popolazione».

Le richieste di «blocco» dei lavori saranno portate anche in piazza: «L'otto febbraio ci sarà un presidio davanti al palazzo della Regione per ricordare che le indagini sotto i binari delle aree Sloi e Carbochimica devono essere fatte il più presto possibile». L'undici febbraio è poi convocata l'assemblea, nella sala del Palazzo della Regione, con i soggetti danneggiati dall'opera alle ore 15.30.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«Ferrovia Valsugana, con l'elettrificazione i passeggeri raddoppieranno»



Gottardi (Assessore)
Per il servizio della Trento-Malè si può pensare di introdurre corsie dirette, soprattutto nelle fasce orarie frequentate dai pendolari

Assessore
Mattia Gottardi, esponente della giunta con delega ai trasporti



Andreatta (Dirigente)
Per i treni da Pergine andremo vicini alla portata della tratta Trento-Verona. Un obiettivo ambizioso, ma si può raggiungere

Provincia

Piazza Dante replica a Facchin: «La linea sarà potenziata dal progetto di Rfi»

Il servizio ferroviario nelle valli «è carente». Parlando della linea della Valsugana, al forum de il T (edizione di ieri) l'assessore comunale di Trento alla transizione ecologica, Ezio Facchin, ha espresso un giudizio severo. Troppo severo secondo Piazza Dante. «Con l'elettrificazione della linea, l'obiettivo è quello di raddoppiare i passeggeri giornalieri: passare da circa 6mila a circa 12mila», spiega Roberto Andreatta, dirigente generale del Dipartimento trasporti della Provincia. Mentre sulla Trento-Malè, l'assessore Gottardi apre al possibile potenziamento della linea.

ma in un'ottica di servizio regolare si può discutere se 27 minuti (quelli odierni) tra Trento e Pergine siano pochi o tanti per passare dalla terza città del Trentino al centro della città». Questo per quanto riguarda le frequenze, cioè la scansione del traffico ferroviario. Dal punto di vista della capienza, al termine dell'elettrificazione della Valsugana, quindi con il rinnovo della flotta, «si potrà ragionevolmente arrivare al raddoppio dei passeggeri attuali, cioè a circa 12mila passeggeri al giorno — spiega Andreatta — Si tratta di un obiettivo ambizioso se si considera che lungo la linea del Brennero, tra le più performanti, la tratta Trento-Verona porta circa 15mila passeggeri al giorno». Questo permetterà di intercettare circa il 17% del traffico auto giornaliero nella tratta Trento-Pergine Valsugana. Oggi, su un totale di circa 60mila veicoli giornalieri bidirezionali, la linea ferroviaria intercetta circa il 7% del traffico. La firma del progetto è di Rete ferroviaria italiana (Rfi), che con il progetto relativo alla tratta tra Trento e Borgo Valsugana est mira a completare l'elettrificazione della rete regionale. Secondo il cronoprogramma, i lavori partiranno a giugno 2024. Il costo complessivo dell'opera — compresi gli altri due lotti da Borgo a Bassano del Grappa — è di ben 340 milioni di euro. Il cantiere durerà circa un anno e mezzo. I lavori comporteranno un'interruzione del servizio da novembre 2024 a maggio 2025. Mentre l'attivazione della nuova linea elettrificata è prevista a maggio 2026. «Al momento c'è un'interlocuzione tecnica con Rfi sulla tipologia di treni, valutando anche quelli a batteria», riferisce l'assessore provinciale ai trasporti Mattia Gottardi.

Oltre alla ferrovia della Valsugana, però, l'assessore Facchin ha posto l'attenzione anche sulla linea Trento-Malè, sostenendo la necessità di raddoppiare le frequenze fino a Gardolo e di aumentarle fino a Mezzolombardo. Su questo Gottardi apre, seppur parzialmente: «La Trento-Malè va ripensata nel suo cadenzamento, immaginando corse dirette soprattutto in orario utile ai pendolari». Sulla Trento-Malè è inoltre in corso lo studio di fattibilità per il suo prolungamento fino a Matterello, ossia il progetto Nordus. «Oltre a valutare la sostenibilità tecnica dell'opera e la sua compatibilità o combinazione con il tram, lo studio di fattibilità mira anche a valutare la sostenibilità economica di gestione del nuovo sistema di mobilità: il tema della sopportabilità da parte della fiscalità, cioè dei bilanci pubblici, è imprescindibile», chiarisce Andreatta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA