

## LA CITTÀ CHE CAMBIA GLI SCENARI

## «Collina, mobilità da potenziare con mix di bus e sistemi alternativi»

L'assessore Facchin accoglie l'invito di Busquets: «Questione che dovrà essere studiata»

**TRENTO** Ezio Facchin non si sottrae: «Joan Busquets ha ragione quando dice che sul rapporto tra città alta e bassa dobbiamo migliorare». Di fronte alla riflessione dell'architetto catalano — «padre» della variante al Prg degli anni Duemila e dell'intuizione del *boulevard* — sulle trasformazioni che stanno interessando il capoluogo, l'assessore comunale alla mobilità e rigenerazione urbana raccoglie l'invito di ragionare sul potenziamento dei collegamenti tra fondovalle e collina. Facchin capisce che i progetti, in questo caso, devono ancora essere tradotti concretamente sulla carta. Ma che la visione è stata tratteggiata. «Si tratta — osserva Facchin — di un tema tutto da sviluppare, che dovrà occupare la discussione dei prossimi due anni». Impegnando questa giunta, «ma anche la prossima».

Il percorso, precisa l'assessore, dovrà seguire un metodo che evita soluzioni prestabilite. «Il tema della mobilità in collina — avverte — richiede un approccio sistemico». Prevedendo dunque più soluzioni. E puntando sulla raccolta dei dati e sull'analisi per poi «sviluppare una fase propositiva». Ma se ancora non ci sono progetti sul tavolo, l'assessore fa capire di avere bene in mente la prospettiva. Che poggia su una domanda precisa: «Perché gli autobus da 25 tonnellate devono continuare a salire e scendere dalla collina, aumentando i consumi?». Meglio, sottolinea Facchin, tenere i mezzi su percorsi pianeggianti. Riducendo così i costi.

Ed è proprio questo il primo tassello della visione: utilizzare il trasporto pubblico su gomma solo per i collegamenti «alti», per coprire i percorsi tra i vari sobborghi collinari.



Visioni In alto la collina est di Trento all'altezza di Martignano. Sotto l'assessore comunale Ezio Facchin



E per salire dal fondovalle? Facchin pensa a «collegamenti verticali». Come ascensori obliqui, sistemi a fune. Ma anche come i tapis roulant, recentemente rilanciati dal consigliere di Campobase Renato Tomasi per la zona di via Saluga. «Lo spunto sul quale ragionare — osserva l'assessore — arriva dalla collina ovest». Dove il collegamento via fune fino a Sarnonico c'è già. E dove in prospettiva si proseguirà

## Premio Fiab

## Ciclabilità, Trento al top

Per il settimo anno consecutivo il Comune di Trento è stato premiato da Fiab (Federazione italiana ambiente e bicicletta) come «ComuneCiclabile». Qualche giorno fa, in occasione della cerimonia online, il Comune di Trento ha ottenuto la simbolica bandiera gialla che premia le amministrazioni più virtuose in termini di mobilità sostenibile riuscendo a migliorare il punteggio dello scorso anno passando da 3 a 4 bikesmile.

con la funivia verso Vaneze e infine verso Vason. «Una funivia — chiarisce Facchin — che servirà sì per portare in quota i turisti, ma che aiuterà anche a collegare il fondovalle con le zone abitate alle pendici del Bondone». Sarnonico, Vaneze, Vason. Con un nodo da risolvere: il collegamento a fune bypasserà infatti Candriai. «Ma non è detto — rilancia l'assessore — che non si possa pensare a un sistema tra Sopramonte e Candriai».

Guardando a est, il tassello già posato è quello verso Mesiano: i lavori per l'ascensore obliquo — aggiudicati alla Leitner di Bolzano insieme alla Misconel — dovrebbero iniziare entro la fine dell'anno. Per poi concludersi entro un paio d'anni. A quel punto, si potrà salire dal fondovalle (nella zona del liceo scientifico Galileo Galilei) fino alla facoltà di Ingegneria di Mesiano in un batter d'occhio: poco

più di 150 metri e quasi 80 metri di dislivello coperti in 23 secondi. Con una capacità oraria di 537 persone trasportate ogni ora, oltre alla possibilità di far salire in collina senza fatica anche i ciclisti. «Stiamo studiando — fa sapere Facchin — come integrare l'ascensore obliquo con la ciclabilità e con il sistema di trasporto pubblico urbano». La prospettiva, ancora più lunga, guarda al collegamento ciclabile verso la Valsugana: in questo caso però i tempi scontano i lavori di manutenzione della galleria dei Crozi, che dovrebbero congelare il nuovo percorso per almeno tre anni.

In attesa di salire verso Mesiano con l'ascensore, dunque, l'amministrazione dovrà provare a disegnare anche gli altri tasselli del sistema di mobilità per la collina. Per quanto riguarda la parte nord, qualche suggestione Facchin l'aveva già lanciata, immaginando un sistema di collegamento alternativo che da via Brennero arrivi fino a via Missioni Africane, avvicinando al fondovalle dunque il sobborgo di Martignano. «Andrà studiata una soluzione — avverte però l'assessore — che tenga conto del divieto di sorvolo presente in quella zona». Sopra alle case, in sostanza, le cabine non possono passare.

E se per la parte centrale si dovrà capire se l'invito di Tomasi troverà qualche apertura (riportando sul tavolo progetti e ipotesi già discusse in passato), a sud sotto la lente c'è la zona della Clarina. Con particolare attenzione al collegamento verso la collina della zona di San Bartolomeo. «In quell'area — conclude Facchin — c'è un passaggio che potrebbe essere meccanizzato».

Marika Giovannini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Zaia e la A31

## «Valdastico, tema nazionale Sul tracciato nessun dubbio»



**TRENTO** Negli ultimi mesi è stato sollecitato sull'argomento più volte. E ogni volta Luca Zaia ha invitato a guardare più a Roma e in Trentino che in Veneto. «Noi sulla Valdastico abbiamo deciso» ha confermato anche ieri il governatore veneto, interrogato sul completamento della A31 dopo aver celebrato l'avvio dei lavori del bacino di espansione al confine tra Zermeghedo e Montebello Vicentino.

«La Valdastico Nord — ha sottolineato Zaia — è un tema nazionale che deve essere affrontato con il concessionario e con la definizione dello sbocco sull'autostrada del Brennero in Trentino». Il tracciato, in terra veneta, ha ribadito il governatore, «è deciso da anni, tanto è vero che ci siamo confrontati anche con i territori. Per quanto ci riguarda, la Valdastico Nord è decisa e potrebbe già essere conclusa».

Diversa è la situazione trentina, dove la scorsa legislatura si è chiusa con l'approvazione da parte della giunta della variante al Piano urbanistico provinciale sul corridoio est, che prevede l'allargamento del raggio d'azione della Valdastico e consente l'uscita dell'arteria a Rovereto sud. Un disegno di legge che ora dovrà passare al vaglio del consiglio provinciale. Anche se il testo non è ancora stato depositato. E anche se sul dibattito pesano i due ricorsi presentati dai Comuni di Trento e Rovereto, oltre che la contrarietà di tutti i territori coinvolti nell'operazione: dalla Comunità della Vallagarina ai Comuni vicini.

Zaia, però, punta l'attenzione anche su un altro problema. «La vera questione — ha concluso ieri il governatore veneto — è il rapporto tra il concessionario e il governo, più precisamente il ministero delle infrastrutture, perché di mezzo c'è anche un tema di concessioni».

Ma. Gio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Il dibattito

## «Cambiare gli orari per migliorare il servizio urbano»

**TRENTO** Nelle ore di punta, all'interno del Comune di Trento transiterebbero quasi 30mila veicoli. Adirittura, 323mila se si prende in considerazione tutto l'arco della giornata. L'utilizzo dell'automobile per i trentini, specialmente dopo il periodo di pandemia, sembrerebbe essere diventato ormai un'abitudine più che una vera e propria necessità. I passeggeri del trasporto pubblico urbano, infatti, sarebbero diminuiti di quasi 5 milioni rispetto al 2019.

Ieri, questi dati sono stati evidenziati nell'incontro promosso dal circolo di Trento di Legambiente, con l'obiettivo di individuare la giusta chiave per migliorare il trasporto pubblico nell'ottica di

una mobilità più sostenibile. I ritardi e il sovraffollamento degli autobus, la scarsa velocità rispetto all'auto privata, il servizio pubblico limitato nei giorni festivi e la poca chiarezza delle tabelle sono i principali motivi che spingerebbero i trentini a spostarsi con la propria automobile lungo i 16 chilometri che compongono il Comune di Trento. Andando così a impattare pesantemente sull'inquinamento ambientale. Alcune soluzioni sono state presentate da Marco Danzi, collaboratore di Qnex, società bolzanina specializzata in mobilità: «La priorità sarebbe quella di pensare a corsie preferenziali per i mezzi pubblici, in modo tale da togliere gli autobus dalle direttrici

più intasate dal traffico giornaliero». In questo senso, sarebbero un esempio le apposite corsie, delimitate da linea gialla, presenti a Bolzano. Nello specifico, quelle lungo viale Druso e viale Roma.

Ha poi allargato il concetto Daniele Cappelletti, architetto dello studio Campomario: lo stesso capace di produrre le linee guida di SuperTrento per immaginare il futuro della città dopo l'interramento della ferrovia. In quest'ottica, pensando al lungo termine, la strada sembrerebbe tracciata: lo spazio liberato in superficie grazie all'interramento della ferrovia si trasformerebbe in un corridoio verde dedicato alla mobilità pubblica: «Ci sareb-

**I nodi** Ritardi, sovraffollamento e scarsa velocità rispetto all'auto privata, sono tra i motivi che spingono i trentini a spostarsi con il proprio mezzo

be un tram che viaggia nel verde, con annessi percorsi ciclopedonali a favorire una mobilità dolce», ha spiegato Daniele Cappelletti, proiettandosi nel prossimo futuro. Una soluzione per migliorare il trasporto pubblico nell'immediato, invece, sarebbe quella di rivedere il sistema delle tabelle orarie informative delle varie linee degli autobus urbani, suddividendole in tre blocchi: gli orari feriali, quelli del sabato e quelli della domenica. Così facendo, secondo l'ingegnere Marco Chisté, si potrebbero eliminare le leggende riguardanti le variazioni di percorso, che attualmente sarebbero «di difficile comprensione» per i cittadini. «Serve un cambio di passo e di mentalità. — ha affermato l'assessore comunale Ezio Facchin — Il Comune sta già ampiamente lavorando per ridurre il trasporto privato. Il prossimo passo sarà quello di rinnovare l'accordo con Trentino Trasporti per i prossimi cinque anni, il quale sta affrontando la partita sulla carenza di autisti».

Matteo Sannicolò

© RIPRODUZIONE RISERVATA