

IL COMUNE

«Interventi non più procrastinabili» Michele Brugnara e colleghi chiedono anche uno studio di fattibilità per le scale mobili tra viale Trieste e Mesiano, alternative alla funicolare



MOBILITÀ

Trento-Povo: Pd attacca

Una mozione per sollecitare il sindaco ad affrontare il nodo dei collegamenti

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

Il Pd cittadino, prima forza di maggioranza, chiede al «suo» sindaco Andreatta e alla Giunta di darsi una mossa e, in riferimento al Pum, il Piano urbano della mobilità, di predisporre «interventi di potenziamento del trasporto pubblico tra centro città e collina est». Interventi che i consiglieri del Pd-Psi definiscono «non più procrastinabili». Ci sono progetti, come la funicolare, di cui si parla da anni ma di cui non si sa più nulla. Il Pd-Psi alza il tiro, con una mozione protocollata ieri. La prima firma è quella di **Michele Brugnara**, seguita da quella di **Elisabetta Bozarella**, **Stefano Bosetti**, **Emanuele Lombardo**, **Paolo Serra** (capogruppo) e **Roberta Zalla**. Arriva dopo due interrogazioni sullo stesso tema presentate da Brugnara. La prima il 12 marzo 2016, la seconda il 3 luglio scorso: entrambe senza risposta.

Michele Brugnara non è tipo da cercare la polemica. Ma spiega: «Per avere lo studio della funicolare, abbiamo dovuto fare un'interrogazione in Consiglio provinciale. Manco fossero i segreti di Kennedy».

Nella premessa alla mozione si parte dai dati di fatto. Dalla «mancanza di un sistema di trasporto pubblico efficiente ed ecologico per il collegamento tra il fondovalle e il sobborgo di Povo». E dai numeri: «Alla domanda dei quasi 6 mila residenti a Povo si somma la domanda di mobilità di altre 6 mila persone dell'Università, dei Centri internazionali di ricerca - in primis la

Fondazione Bruno Kessler - e di altre aziende importanti come la Asp Grazzioli: si tratta di circa 2 mila utenti a Mesiano tra professori e studenti, di quasi 3.500 persone in via Sommarive con i circa 3.000 studenti e professori al Polo scientifico e tecnologico Ferrari e circa 500 ricercatori e tecnologi alla Fbk (in crescita), oltre ai 250 dipendenti della Asp Grazzioli». I consiglieri del Pd-Psi ricordano come l'offerta di trasporto pubblico su gomma (autobus n. 5) sia inadeguata: «La situazione» scrivono «si è aggravata negli ultimi mesi in seguito all'introduzione della "mobility card" per gli studenti (misura che valutiamo positivamente) in quanto più utenti di prima utilizzano i mezzi pubblici». E, poi, c'è l'inadeguatezza del trasporto su ferro. «Si tratta di un problema che riguarda tutta la città capoluogo, non solo uno o due quartieri cittadini» sostengono Brugnara e colleghi per i quali «la realizzazione di un sistema efficace ed efficiente di trasporto pubblico in sede propria di collegamento tra fondovalle e collina est sono interventi

che non possono essere ulteriormente procrastinati». E per valutare quali siano le «migliori soluzioni» servono «dati attuali sulla domanda di mobilità e sull'offerta di trasporto». Al sindaco, che a breve dovrebbe riferire sullo stato dell'arte della revisione del Prg e quindi anche delle soluzioni per la mobilità, la mozione chiede, tra l'altro, di pubblicare sul sito del Comune lo studio preliminare realizzato dalla Provincia nel 2015 sul collegamento meccanico Trento - Povo (funicolare su rotaia, minimetrò su gomma), di far sapere come il Comune si muove verso la Provincia, affinché la stessa presenti in tempo utile il progetto all'Unione europea per non perdere il finanziamento agevolato della Bei, di presentare in Commissione lo studio citato e altri studi, se disponibili, relativi ai progetti di mobilità sostenibile tra fondovalle e collina est, confrontando costi e benefici delle diverse soluzioni. Al sindaco, il «suo» partito chiede inoltre di elaborare, entro sei mesi, uno «studio di fattibilità riguarda alla soluzione integrata di mobilità sostenibile che preveda: collegamento pedonale a sviluppo verticale con scale mobili o altra tecnologia tra Mesiano e Viale Trieste, collegamento ciclabile in sede propria tra Viale Trieste e Piazza Venezia lungo via Grazzioli e potenziamento del servizio di trasporto pubblico su gomma tra Piazza Dante e Viale Trieste». E pure di attivarsi con la Provincia e Trentitalia allo scopo di «coordinare gli orari di partenza delle corse dei treni della Valsugana con gli orari di arrivo delle corse della ferrovia del Brennero».

Per i consiglieri comunali, «si tratta di un problema che riguarda tutta la città capoluogo, non solo uno o due quartieri cittadini»



GLI STUDENTI

Alberto Venuto di Ingegneria ambientale: «Meglio il Ring della funicolare»

Bus pieni e treni vuoti: così non va

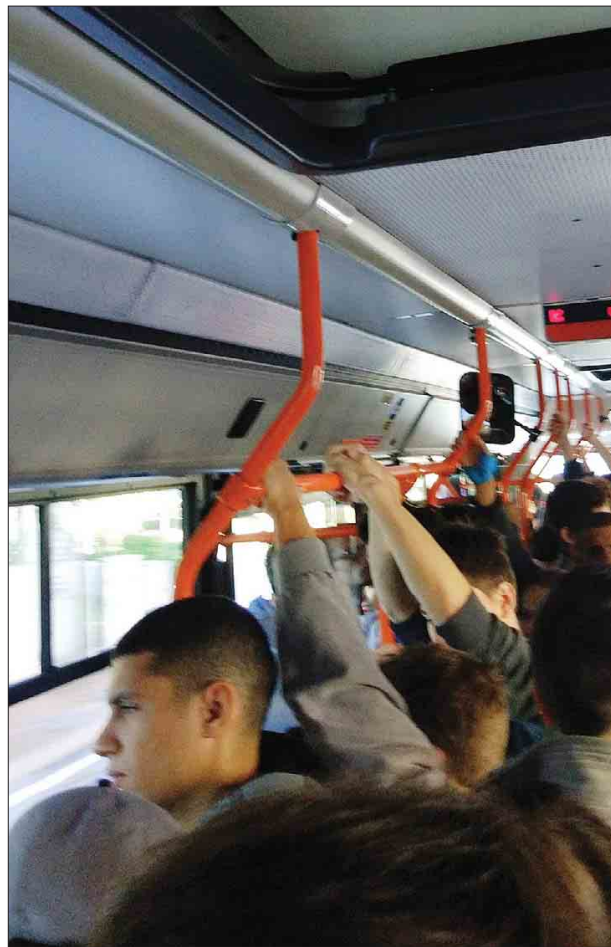
Alberto Venuto, delegato degli studenti dell'Università per la mobilità

Alberto Venuto, studente di Ingegneria ambientale, è rappresentante degli studenti nel Dicum, il Dipartimento di ingegneria civile, ambientale e meccanica di Mesiano, ed è delegato ad occuparsi della questione mobilità per tutti gli studenti di UniTh. In questa veste, negli ultimi mesi, ha incontrato i referenti istituzionali, a cominciare dall'assessore alla mobilità del Comune di Trento, **Paolo Biasioli**. Venuto, qual è la sua valutazione sul sistema dei trasporti da e per la collina est? «Negli ultimi anni, c'è stato qualche miglioramento - è innegabile - come l'introduzione dei bus snodati. Ma non è sufficiente. Abbiamo anche spostato, per quello che è servito, l'orario delle lezioni: inizio alle 8.30 a

Mesiano, alle 9 a Povo. A Povo ci sono 3.700 studenti, più i dottorandi, ricercatori, docenti, il personale tecnico amministrativo. Più Fbk, altre 500 persone. Arriviamo a 5 mila persone. Escluso Mesiano su cui gravitano oltre 2 mila persone. L'offerta di mezzi di trasporto è inadeguata rispetto alla domanda. Molti studenti, dalla stazione e dalla prima fermata di via Rosmini, nemmeno riescono a salire sul "5", altri si sentono male perché i bus sono troppo affollati, più della capienza massima...». **Ma oltre alla linea 5 del bus, c'è la ferrovia della Valsugana. Funziona?** «Manca il coordinamento con Trentitalia. Pare incredibile, ma il treno dei pendolari da Bolzano arriva in stazione alle 8.08 e la Valsugana parte

alle 8.05! Quello da sud, da Rovereto, dovrebbe arrivare qualche minuto prima, ma è spesso in leggero ritardo e salta la coincidenza. Il treno potrebbe essere utile, ma non in queste condizioni. Risultato: bus pieni e treni vuoti. Abbiamo segnalato il tutto in aprile: nessuna risposta». **Cosa si potrebbe e dovrebbe fare?** «Non c'è una unica soluzione definitiva. C'è una serie di interventi, a costo quasi zero, che potrebbero partire subito: il coordinamento dei treni della Valsugana con Trentitalia; l'istallazione del Gps per rilevare la posizione dei bus: in questo modo, con una app, gli studenti potrebbero evitare l'"assalto" ad un bus affollato se sanno che un minuto dopo ne arriva un altro; il

prolungamento fino a Povo della linea extraurbana da Riva del Garda, utilizzata da 150 studenti pendolari ogni giorno: oggi fa capolinea in stazione. L'assessore Biasioli ha anche proposto una miglioria intelligente: di invertire la corsa del 6, che arriva a Villazano, con il 13 che passa da Povo. Perché il 6 fa più corse. Ma non se n'è fatto nulla. Trentino Trasporti ha detto no». **E a medio-lungo termine? Va bene la funicolare?** «No. È preferibile il progetto Ring di Campomarzio (un tram circolare da e per la collina, ndr). Sulla funicolare, come studenti, siamo scettici: sarebbe sostitutiva di 30-31 bus al giorno, in grado cioè di portare meno persone di quante salgono ogni giorno al mattino sul "5".» **Do. S.**



La linea 5 dell'autobus che da Trento sale a Mesiano e Povo, ogni giorno stracarico di studenti. In alto

SOLUZIONI

Partenza da piazza Venezia

Funicolare e minimetrò a confronto

Lo studio preliminare di «Collegamento meccanico in sede propria Trento - Povo» elaborato dalla Provincia nel 2015, al fine di accedere al finanziamento agevolato della Bei, ha considerato due soluzioni: minimetrò e funicolare, entrambi con velocità massima di 14 metri al secondo. A favore della funicolare: tecnologia collaudata, leggerezza delle strutture, minori costi di impianto (27,5 milioni di euro). Contro: rigidità geometrica e rumore. A favore, invece, del minimetrò: silenziosità e flessibilità geometrica; contro: la pesantezza di strutture e viadotti, l'essere a trasporto prototipo, i costi (31 milioni). Entrambi i mezzi di trasporto partirebbero dai giardini di Piazza Venezia. Entrambi fermerebbero a Mesiano Università. La stazione di arrivo della funicolare sarebbe in via Sommarive a Povo, quella del minimetrò in via Alla Cascata. Il tempo di percorrenza sarebbe di 4 minuti e 59 secondi per la funicolare, di 5 minuti e 21 secondi per il minimetrò. La frequenza massima sarebbe di 10 corse/ora per la funicolare, altrettante per il minimetrò. Entrambi i mezzi avrebbero una portata massima di 1.300 persone ogni ora. Il costo di gestione annuo stimato (personale, manutenzioni, energia elettrica) è di 840.280 euro. Il costo complessivo dell'attuale linea 5 del bus è di 1,2 milioni l'anno: si potrebbero evitare 31 corse giornaliere (ciascuna di 12 km) per un risparmio annuo di 440 mila euro.

LA PROVINCIA

Il governatore Rossi ha annunciato per il 2018 nuovi investimenti nella mobilità funiviaria sostitutivi delle auto. L'assessore: «Non so a cosa si riferisca. L'unico progetto serio è quello della funicolare tra Trento e Povo»

Gilmozzi: «Nordus prioritario ma il progetto va rivisto»

Il «risorto» interrimento della ferrovia ha riaperto i giochi

L'annuncio del presidente della Provincia, **Ugo Rossi**, al Consiglio delle autonomie, ha spiazzato tutti, persino l'assessore competente, **Mauro Gilmozzi**. Rossi, lunedì, ha parlato di nuovi investimenti in programma per il 2018, anche - ed è una novità - facendo di nuovo ricorso alla leva del debito, stante il miglioramento dei conti pubblici. E ha esemplificato: un piano quinquennale di investimenti di Itca che, dopo il sostanziale stop di questi anni per mancanza di risorse, potrà ritornare a costruire nuovi alloggi; e «investimenti ancora più ambiziosi nella mobilità». «Non solo su strada e ferro» ha specificato Rossi davanti a sindaci e presidenti di Comunità cui il dirigente generale **Paolo Nicoletti** aveva appena illustrato i dettagli della finanziaria 2018 della Provincia «ma anche per i collegamenti funiviari, in partnership pubblico-privata, per sostituire il traffico su gomma». Di che investimenti si tratta? «Non ne so nulla» risponde l'assessore alla mobilità **Mauro Gilmozzi**, che puntualizza: «L'unico progetto funiviario serio di collegamento che ho sul tavo-

lo, che ha la validazione della mobilità pubblica, è quello del collegamento funicolare tra piazza Venezia e Povo. Poi, c'è in ballo anche il progetto di funivia tra Trento e il Bondone. Ma questo» aggiunge Gilmozzi «ha una funzione mista, non è inquadrabile per intero come mobilità pubblica. Lo potrebbe essere fino a Sarnonchi, oltre avrebbe un significato diverso, in funzione dello sci». Chi ha ascoltato il governatore, non ha però dubbi: gli annunciati nuovi investimenti in mobilità funiviaria non possono che riferirsi all'impianto del Bondone, fortissimamente voluto dal Patt cittadino, concepibile però secondo il modello Alpe di Siusi, con la strada chiusa quando l'impianto è aperto, perché l'alternativa al traffico su gomma sia davvero reale.

«Gli altri impianti funiviari di cui si parla negli ultimi tempi» aggiunge Gilmozzi «sono quelli per collegare San Martino di Castrozza e il Passo Rolle (dove è stato accantonato il progetto di funicolare, ndr) e quello tra Riva del Garda e la Val di Ledro. Ma questi sarebbero impianti a fune con una funzione

prioritariamente turistica, e non sono di mia competenza, ma dell'assessore Dallapiccola. Io mi occupo di mobilità pubblica, non di impianti a fune».

Ma qual è, allora, lo stato dell'arte per il collegamento Trento-Povo? «Con il Nordus (l'utilizzo metropolitano della Trento-Malé, ndr), è l'unico progetto che è stato ammesso a finanziamento Bei, in accordo con il Comune di Trento». E i tempi di realizzazione, assessore? «La discussione è aperta» risponde Gilmozzi. Perché la priorità, fin qui, è stata il Nordus. Il confronto sull'interrimento della ferrovia del Brennero nel tratto cittadino, ha però riaperto la questione. Se ci sarà l'interrimento, il progetto del Nordus dovrà essere completamente rivisto, e si potrebbe ipotizzare di dirottare le risorse sul collegamento per Povo. È difficile, ora, dare una risposta certa sui tempi. Anche perché» aggiunge l'assessore Gilmozzi «tocca al Comune di Trento chiedere e sollecitare». E il progetto di interrimento a che punto è? «Stiamo lavorando per avere impegni concreti dal parte del Governo». **Do. S.**



Strada di collegamento intasata tra Trento e la collina est

to, il consigliere Michele Brugnara