

# Trento

## Pums, centrodestra all'attacco «No ai bus veloci in via Brennero»

### Comune

Mobilità, il piano urbano approda a Palazzo Thun. La proposta dei consiglieri di Trento Unita, Lega e Fdl: «Prima di eliminare posti auto e parcheggi passare dal consiglio E fare report semestrale»

di **Tommaso Di Giannantonio**

**N**on farà ostruzionismo, ma il centrodestra cittadino non voterà a favore del Piano urbano della mobilità sostenibile (Pums) illustrato ieri dalla giunta Ianeselli all'intero consiglio comunale. «Non condividiamo l'incipit ideologico di totale guerra all'auto privata, con eliminazione dei posti auto nelle zone centrali senza una contemporanea realizzazione di ampi parcheggi nella prima corona della città», hanno detto ieri in conferenza stampa i consiglieri Andrea Merler (Trento Unita), Bruna Giuliani (Lega) e Giuseppe Urbani (Fratelli d'Italia), che hanno presentato una trentina di emendamenti, tra i quali la soppressione dell'articolo che prevede l'introduzione dei bus veloci in via Brennero.

### Gli ordini del giorno

La discussione entrerà nel vivo nella seduta di oggi pomeriggio. L'opposizione ha presentato tre



### La strategia

«Complessivamente sommando gli interventi previsti nello scenario di riferimento con quelli del Pums — si legge nel documento del Piano urbano della mobilità sostenibile — nei prossimi 10-12 anni la città sarà interessata da una mole di investimenti quantificabili in una forchetta compresa tra 2,3 e 2,5 miliardi di euro». Non tutti i progetti, però, sono certi. Molti di essi dovranno essere ancora negoziati, come il tram in via Brennero (nella foto il rendering). Mentre su altri si sta già procedendo, come l'interramento della ferrovia e la futura autostazione al parcheggio ex Sit. L'obiettivo della giunta è tagliare il 13% del traffico auto nell'ora di punta entro il 2032, ossia 4.537 auto in meno. A favore del trasporto pubblico e della cosiddetta mobilità dolce, cioè a piedi o in bici.

ordini del giorno (odg). Il primo si schiera contro l'estensione della zona a traffico limitato (Ztl) prevista nel tempo dal Pums. I consiglieri chiedono che qualsiasi ampliamento passi prima dal consiglio comunale. La stessa cosa viene proposta nel secondo ordine del giorno per quanto riguarda i provvedimenti di limitazione ed eliminazione dei parcheggi. Mentre il terzo odg impegna l'amministrazione a depositare ogni 6 mesi una delibera sullo stato di attuazione del Piano.

### Gli emendamenti

Una trentina, invece, gli emendamenti presentati dal centrodestra. Tutti accomunati da una considerazione contro «la

totale guerra all'auto privata, con l'eliminazione di posti auto, restringimento delle carreggiate, delle seconde corsie di marcia, abuso della pianificazione delle piste ciclabili, creazione di una enorme zona 30, eliminazione di una intera corsia per senso di marcia lungo via Brennero». Proprio per quest'ultimo motivo i capogruppi Merler, Urbani e Giuliani hanno presentato un emendamento contrario all'articolo che prevede entro il 2026-2027 il «collegamento veloce su gomma del tipo Brt che, nel tratto Spini di Gardolo-Piazza Dante si sviluppa lungo lo stesso tracciato del tram». Collegamento che sarà garantito dai 9 autobus elettrici aggiudicati con il Piano nazionale di ripresa e resilienza. «Si deve realizzare la tranvia, non il Brt», chiosano.

### Il cronoprogramma

Oltre al Brt, nello scenario di breve-medio periodo (2026-2027) del Piano — che mira a guadagnare 10-14 punti percentuali a favore della mobilità sostenibile — la giunta ha previsto lo spostamento del traffico passeggeri dalla linea del Brennero sulla circosollazione ferroviaria (il bypass da 1,2 miliardi), la nuova stazione passeggeri all'ex scalo Filzi, il raddoppio della tratta Spini-Gardolo della Trento-Malè (prima fase del Nordus). Entro lo stesso orizzonte temporale sono previsti l'ascensore di Mesiano, le linee bicibus, l'attivazione di nuovi percorsi pedibus, l'introduzione delle zone 30 in alcune delle cinquanta zone individuate, la realizzazione di nuovi parcheggi pertinenziali e la messa in atto delle strategie di fluidificazione e messa in sicurezza per 24 assi stradali.