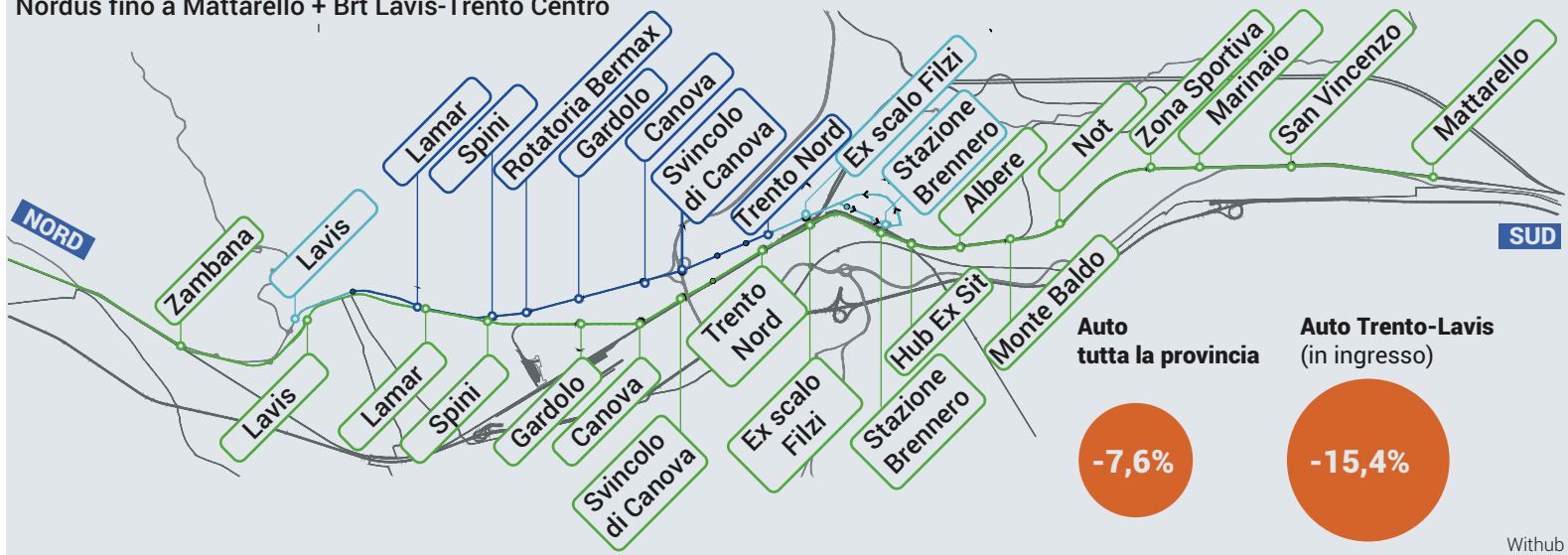


Primo piano

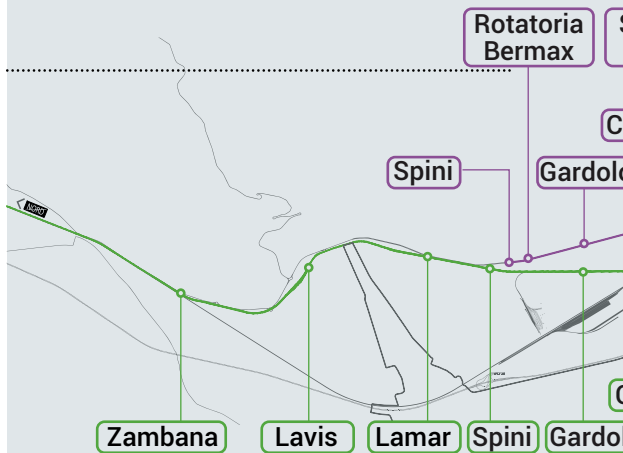
Scenario B

Nordus fino a Mattarello + Brt Lavis-Trento Centro



Scenario C

Descrizione Nordus fino a Mattarello + Tram Spini-Trento Centro



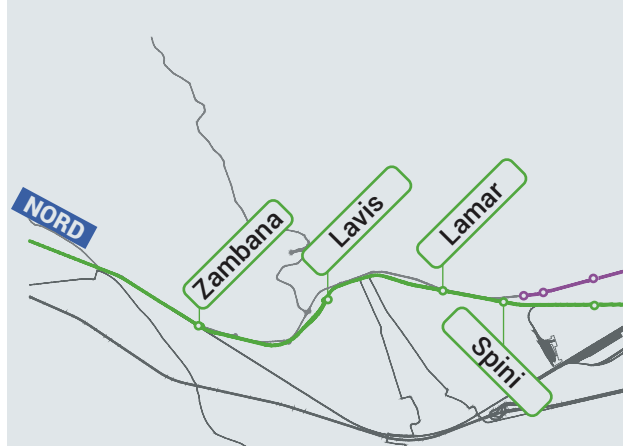
Scenario D

Nordus fino a Mattarello + Tram Spini-Trento Centro + Brt Trento Centro-Madonna Bianca



Scenario E

Nordus Lavis-Trento + Tram Spini-Mattarello



Tutti gli scenari di mobilità a Trento: lo studio indebolisce l'ipotesi tram

Avanza la soluzione bus elettrici. Da Lavis al capoluogo taglio del 16% di auto

di **Tommaso Di Giannantonio**

Non si dice qual è lo scenario «migliore». In questa prima fase lo studio di fattibilità di Pini Group (atteso da mesi) dice solo qual è l'impatto dei vari sviluppi di mobilità sostenibile sul capoluogo trentino. Cioè quanti passeggeri che oggi si spostano in auto riuscirebbero a catturare il tram, i bus elettrici ad alta frequenza (o Brt) e il Nordus (ossia raddoppio dei binari, nuove fermate e prolungamento della ferrovia Trento-Malè). Le ipotesi analizzate sono cinque. Quella che potrebbe cancellare più auto dalle strade prevede il Nordus (senza prolungamento), più i bus elettrici tra Lavis e Mattarello. Non è contemplato il tram, che esce così indebolito dallo studio.

L'algoritmo e i risultati

Su *il T* di venerdì avevamo anticipato una prima indicazione uscita dallo studio commissionato lo scorso anno dal Comune di Trento, dopo un accordo con la Provincia. Tutti gli scenari farebbero sparire dalle 20mila alle 35mila auto giornaliere, rispettivamente il 7 e il 12% del traffico privato totale del capoluogo. L'amministrazione guidata da Franco Ianeselli è determinata ad imprimere una svolta sostenibile alla mobilità. Lo studio — che domani sarà presentato alla commissione ambiente del Comune — prende in esame un orizzonte temporale di medio-lungo termine: il punto di approdo è il 2040. Sono stati

La società Pini Group ha analizzato 5 diversi scenari: tutti portano a un aumento del 45-50% di passeggeri sui mezzi pubblici

conteggiati gli spostamenti di tutta la provincia, che iniziano o finiscono a Trento (o che sono sempre interni a Trento). È stato analizzato, in particolare, il traffico nell'ora di punta di un giorno feriale scolastico, dalle 7 alle 8 (cioè quando si muovono pendolari e studenti). Nel 2022 è stata registrata una media di 5.166 spostamenti nell'ora di punta: 45.289 tramite auto (l'82,9%), 8.743 tramite mezzi pubblici (il 16%) e 630 tramite la combinazione fra auto, in avvicinamento a Trento, e trasporto pubblico, dentro la città (1,2%). Nel 2040, per effetto delle dinamiche demografiche (+4,3%), del Nuovo ospedale del Trentino e della nuova cittadella all'ex Italcementi (+2,4%), la società, tramite uno specifico algoritmo, ha calcolato che si arriverà a 58.420 spostamenti (per spostamento si intende il tragitto dal punto X al punto Y). Nelle conclusioni dello studio si dice che i risultati «sono simili tra i 5 scenari analizzati, che presentano



Tramvia Il rendering di un progetto della tramvia lungo via Brennero: collegamento Spini-piazza Dante

tutti una riduzione del ricorso all'auto tra il 6 e l'8% degli spostamenti totali (cioè di tutta la provincia, da o verso Trento, ndr) e tra il 14-16% se si restringe il campo agli spostamenti che interessano la direttrice Lavis-Gardolo-Trento». Mentre in termini di passeggeri (non di veicoli) «tutti gli scenari fanno registrare un aumento dell'ordine del 45-50%» a favore del trasporto pubblico.

Ecco gli scenari

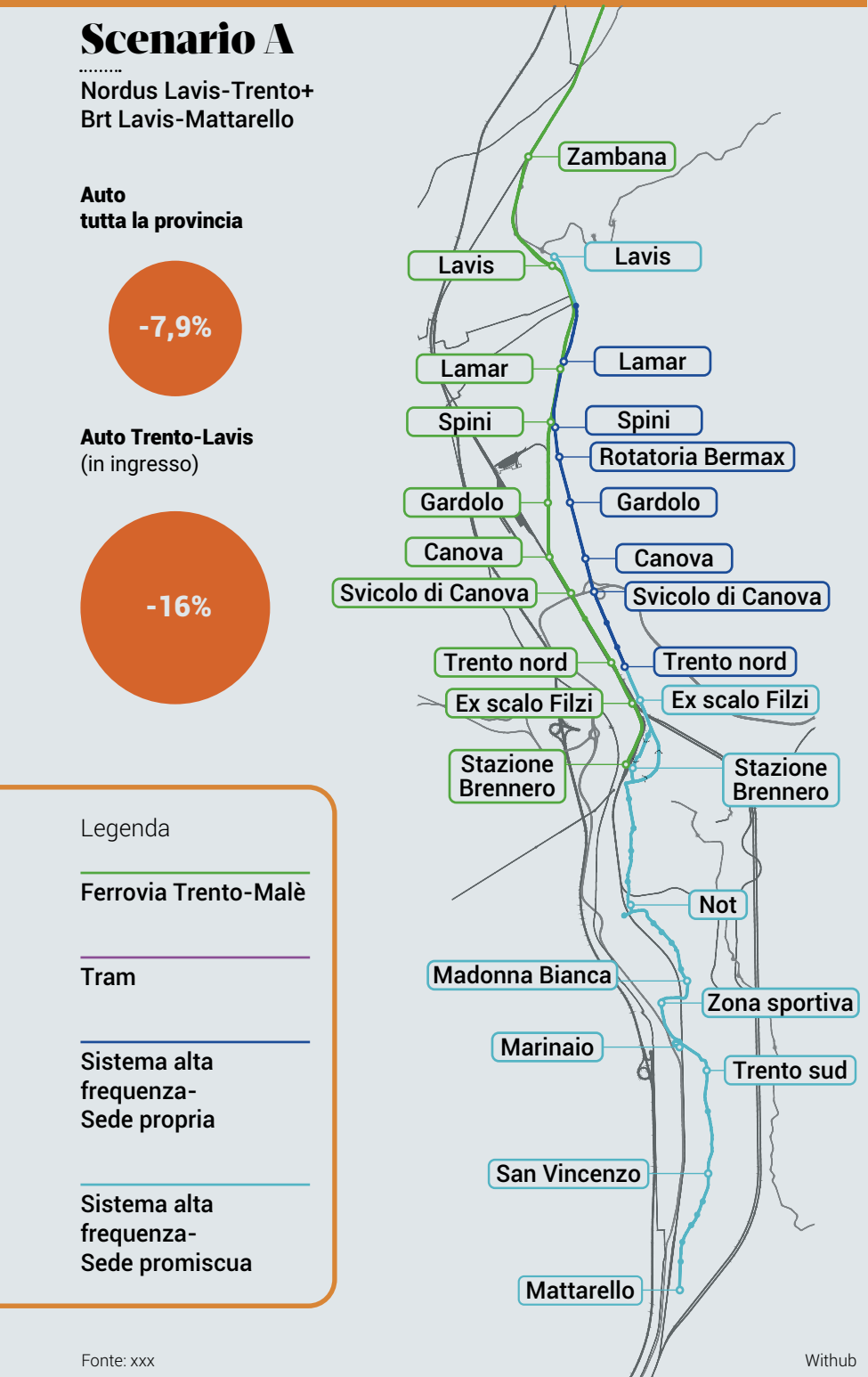
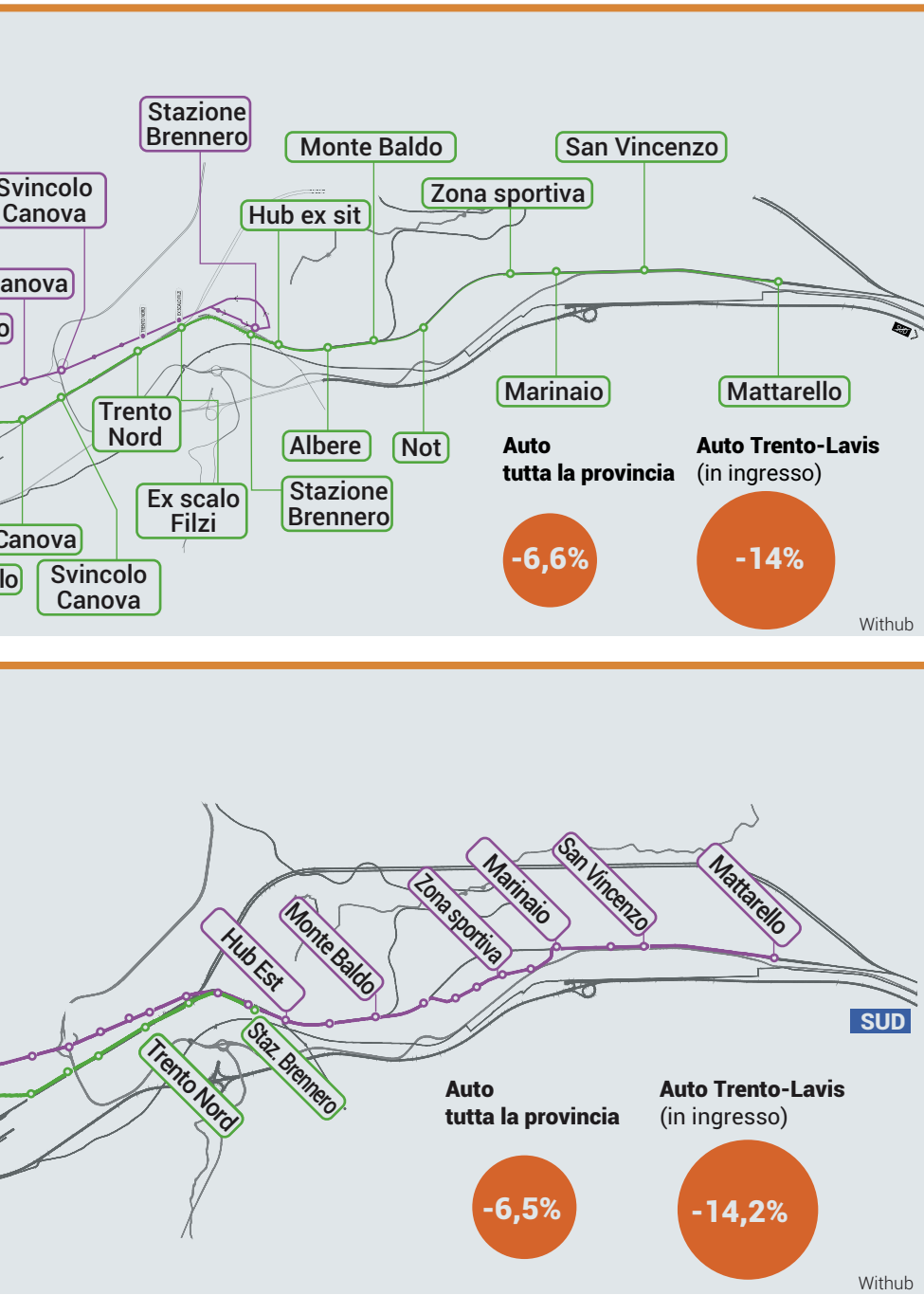
Gli scenari analizzati sono leggermente diversi rispetto a quelli presentati nei mesi scorsi. Lo scenario A prevede il raddoppio dei binari e nuove fermate della Trento-Malè tra Lavis e piazza Dante, più i bus elettrici ogni 10 minuti a corsia riservata tra Lavis e Mattarello, compresa la fermata al futuro ospedale in via al

Desert. Lo scenario B prevede, non solo il potenziamento, ma anche il prolungamento della Trento-Malè fino a Mattarello (Nordus completo), più i bus tra Lavis e piazza Dante. Lo scenario C prevede il Nordus, più il tram tra Spini e piazza Dante. Lo scenario D prevede il Nordus, più il tram fino a piazza Dante e più i bus elettrici tra piazza Dante e Madonna Bianca. Infine lo scenario E prevede il raddoppio dei binari e nuove fermate della Trento-Malè (senza prolungamento), più il tram fino a Mattarello (si dà per scontato che la ferrovia sia stata già interrata). Bus elettrici e tram passerebbero ogni 10 minuti, mentre il Nordus ogni 15.

Lo scenario più impattante

Come detto, le differenze sono

minime fra uno scenario e l'altro. Ma qual è quello che riesce a catturare più auto? Lo scenario A, cioè il Nordus senza prolungamento, più i bus elettrici fino a Mattarello, alla futura area sportiva e concerti di San Vincenzo. Questo scenario cancellerebbe 1.470 auto nell'ora di punta (-7,9%). Se invece guardiamo solo agli spostamenti lungo la direttrice Trento-Lavis eliminerebbe 313 auto (-16%) in ingresso da nord. Subito dopo viene lo scenario D, cioè Nordus completo più il tram tra Spini e piazza Dante: avrebbe un contributo pari, rispettivamente, a -7,9% e -15,3% di spostamenti in auto. Il contributo del tram non appare quindi così determinante dal punto di vista trasportistico. I bus elettrici combinati al Nordus, seppur di poco, avrebbero un impatto maggiore. E quando si passerà alla fase successiva, cioè all'analisi economica, il tram — cavallo di battaglia del sindaco Ianeselli — sarà ancora più difficile da sostenere: la tramvia costa molto di più rispetto ai bus elettrici. Tra l'altro, a partire dai primi mesi del 2024, entreranno già in funzione 9 bus nella tratta Trento-Zambana: prima fornitura di un piano da 12,2 milioni di euro per 16 mezzi finanziati dal Pnrr. La tramvia, però, non è solo un mezzo di trasporto: è anche un veicolo di riqualificazione urbana. E poi i bus elettrici dovranno vedersela con la carenza cronica di autisti. Insomma, ci sono pro e contro. La scelta sarà politica. Tutto dipenderà da quanti soldi si vogliono (e possono) investire in futuro sulla mobilità.



Favorevole L'assessora all'Urbanistica del Comune di Trento Monica Baggia © Foto Federico Nardelli

Trento, torna in Aula il Prg

Baggia: «Variazione tecnica»

Ma Merler entra nel merito con un emendamento

Oggi la discussione a Palazzo Thun

di Donatello Baldo

Torna a Palazzo Thun la variante tecnica al Piano regolatore, dopo la sentenza del Tar che obbliga la giunta al passaggio in Consiglio comunale. E le minoranze tentano di incidere sulle prospettive di merito, che invece l'amministrazione vorrebbe affrontare dal prossimo settembre con il solito iter del passaggio in commissione e con il confronto con le categorie e tutti gli stakeholder. «Siamo qui per votare la variante tecnica», sottolinea infatti l'assessora all'Urbanistica Monica Baggia, ben sapendo però che c'è già sul tavolo un emendamento della minoranza che cerca di andare oltre alla mera «tecnicità» della delibera. Ma è stata la giunta a esporre il fianco, perché nella delibera sono elencati alcuni punti su cui si annuncia già ora l'intenzione di intervenire in sede di merito: «In questa delibera ci sono inseriti dei punti emendabili e inizieremo con le categorie e con tutti i soggetti a trattarli, oggi – diceva però ieri l'assessora – non entriamo nel merito di questi grandissimi temi, ma chiediamo l'approvazione della delibera così com'è, perché così ci predisponiamo alla valutazione di merito e alla costruzione di una modifica sostanziale al Prd con uno strumento che su questi temi ci permette di intervenire». Su quei temi, definiti come «obiettivi», la minoranza vuole però dire la sua, e già da ora emendarli. I punti salienti sono questi: i grandi progetti che saranno attivati su Trento cambieranno la città; il fabbisogno abitativo; il sostegno ai processi di recupero e di riqualificazione;

la valorizzare il paesaggio; l'integrazione della pianificazione urbanistica con la pianificazione della mobilità; la salvaguardia e la valorizzazione del territorio agricolo e rurale; la ricognizione delle zone produttive di interesse provinciale. «In parte si può anche condividere le parole dell'assessora. E in parte no», spiega però Andrea Merler (Fdi) dall'opposizione. «Condividiamo il fatto che il

perplexità, così com'è scritto in delibera». Parole che Merler legge con disappunto: «Non voglio dire che questo sia sovversivo, ma è quantomeno inopportuno. Insomma, come possiamo votare questa delibera? Le sentenze o le si impugnano o si rispettano». E tornando sull'impossibilità di votare così com'è la delibera: «Noi che abbiamo impugnato, che abbiamo vinto e chiediamo che sia aperta fase sostanziale, abbiamo pensato di emendare questa delibera per specificare



Contrario Il consigliere comunale di Fratelli d'Italia Andrea Merler

Comune abbia necessità di approvare anche una variante tecnica, che non esclude però profili strategici o sostanziali. Noi contestiamo però i passaggi scorretti di questa delibera», e li spiega: «Si dice che il ricorso al Tar (presentato proprio dalle minoranze, ndr) è stato parzialmente accolto, ma è stato invece totalmente accolto. E non si può dire che la sentenza ha destato

e integrare gli obiettivi». Senza emendamento accolto, Merler anticipa già la sua contrarietà e quella dell'opposizione. La seduta è stata aggiornata ad oggi, quando la discussione entrerà nel vivo, con la maggioranza intenzionata a non modificare nulla della delibera all'ordine del giorno e la minoranza pronta a dare battaglia.