

MOBILITÀ

Pini Group e gli altri progettisti hanno presentato lo studio trasportistico e l'analisi multicriteria sull'impatto ambientale e gestione delle alternative di collegamento. Preferita la soluzione del raddoppio della ferrovia Trento-Malé da Lavis col Brt da Lavis a Mattarello

LO SCENARIO CONSIDERATO MIGLIORE

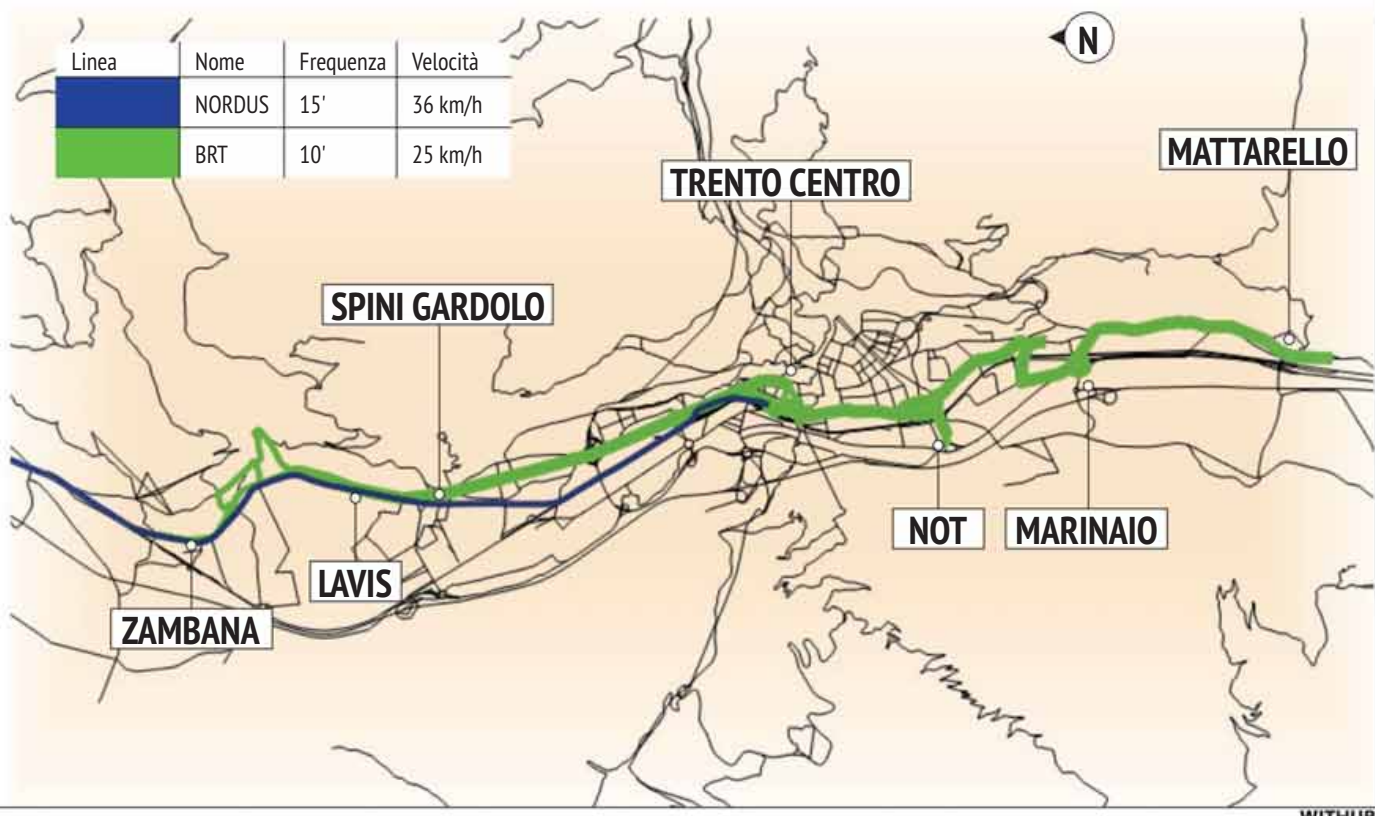
**LINEE PROGETTUALI**

- NORDUS**  
Raddoppio binari e nuove fermate della Ferrovia Trento-Malé tra Lavis e Trento centro
- BUS RAPID TRANSIT ELETTRICO**  
nuova linea in parte in sede riservata tra Lavis e Mattarello con passaggio per la stazione RFI e il Nuovo ospedale

**ADATTAMENTI DELL'ATTUALE TPL**

- Soppressione linee 17 - 18 sostituite dal BUS RAPID TRANSIT ELETTRICO a nord di Trento centro
- Adeguamento delle linee 3 e 8, parzialmente sostituite dal BUS RAPID TRANSIT ELETTRICO a nord e a sud di Trento centro

Effetti spostamenti auto	-7,9%
Effetti passeggeri trasporto pubblico	+3,3%
Effetti parcheggio e trasporto pubblico	+3,9%
Costi di esercizio giornalieri	88.093 euro



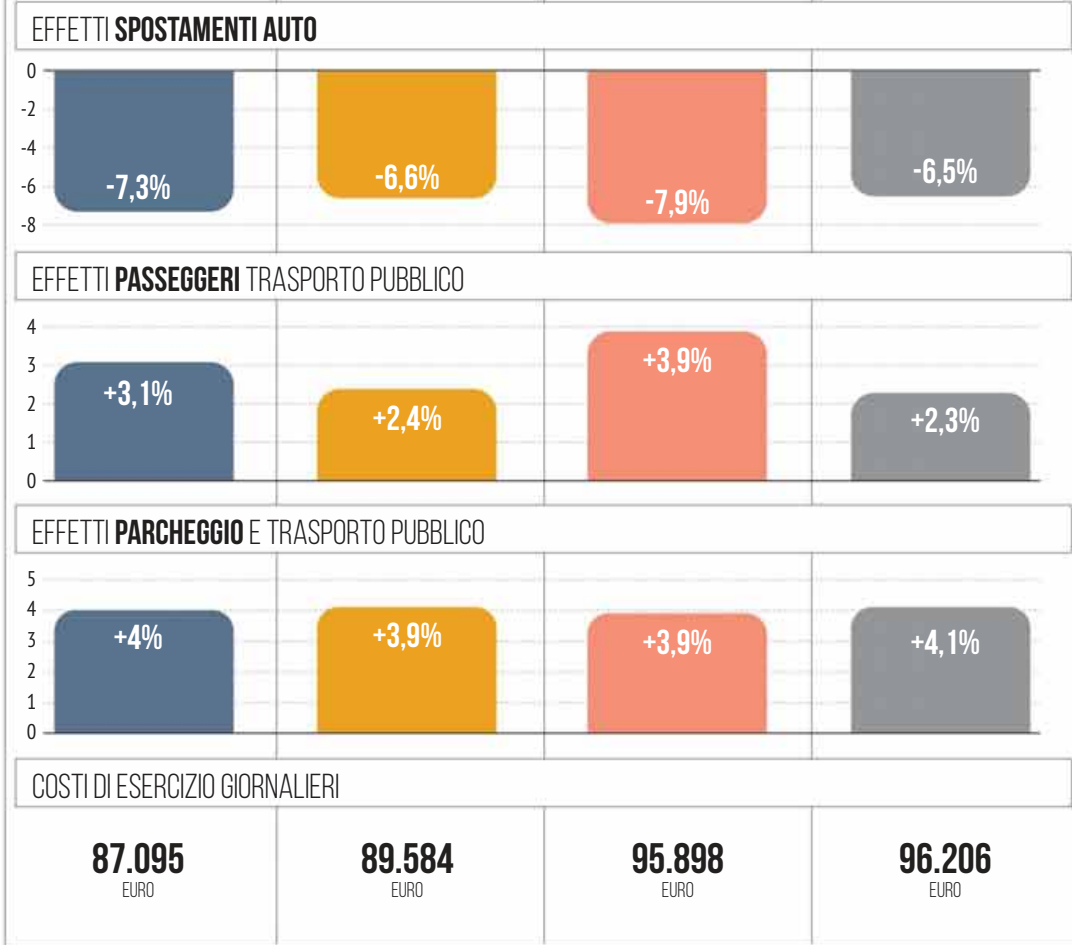
L'immagine del tram in via Bolzano. A fianco, Diego Salvatore, presidente di Trentino Trasporti spa

# Il sindaco "perde" il tram

Il primo studio del Nordus promuove Trento-Malé e bus elettrici

LE ALTRE IPOTESI

SCENARIO B	SCENARIO C	SCENARIO D	SCENARIO E
<b>NORDUS</b> Raddoppio binari Nuove fermate della FTM* tra Lavis e Trento centro Nuova tratta fino a Mattarello	<b>NORDUS</b> Raddoppio binari Nuove fermate della FTM* tra Lavis e Trento centro Nuova tratta fino a Mattarello <b>TRAM</b> Nuova linea tra Spini di Gardolo e Trento Centro	<b>NORDUS</b> Raddoppio binari Nuove fermate della FTM* tra Lavis e Trento centro Nuova tratta fino a Mattarello <b>TRAM</b> Nuova linea tra Spini di Gardolo e Trento Centro <b>BRT**</b> A Y tra Trento Centro e Madonna Bianca/Marinaio	<b>NORDUS</b> Raddoppio binari Nuove fermate della FTM* tra Lavis e Trento centro <b>TRAM</b> Tra Spini di Gardolo e Mattarello passando sopra alla ferrovia del Brennero interrata



**DOMENICO SARTORI**  
d.sartori@ladige.it

Il sindaco **Franco Ianeselli** rischia di perdere il tram. Il gruppo di lavoro incaricato della redazione dello studio di fattibilità del Nordus ha definito l'analisi trasportistica dalla quale emerge che per i collegamenti nord-sud del capoluogo, da Lavis a Mattarello, la soluzione preferibile è quella del potenziamento della Trento-Malé, con raddoppio dei binari tra Lavis e Trento centro, accoppiato al Brt, il Bus rapid transit con mezzi elettrici, da Zambana-Lavis a Mattarello. Niente tram, quindi. La presentazione dello studio di fattibilità alla commissione per l'ambiente, l'agricoltura, la mobilità e la viabilità urbana è prevista per oggi pomeriggio. In realtà, è uno studio monco, interlocutorio, perché manca ancora una voce che può fare la differenza: i costi di realizzazione delle opere.

**La voglia di tramvia.** Passo indietro. Anno 2020. Il progetto di tramvia è uno degli elementi forti del programma elettorale del candidato sindaco, Franco Ianeselli. Che lo presenta pubblicamente sulla base di un'idea progettuale messagli a disposizione da **Sws Engineering** di **Paolo Mazzalai**. Eletto sindaco, Ianeselli sottoscrive poi con la Provincia un accordo di collaborazione per la realizzazione di una "nuova infrastruttura del trasporto rapido di massa". Per il tram, due gli scenari possibili: o lo realizza il pubblico, attingendo al fondo del governo per il trasporto rapido di massa (come nel caso della funivia Trento-Bondone), che per le tramvie copre il 100% dei costi; o lo realizza il privato, con un partenariato. Ed il privato, in effetti, ci prova. Nel 2021, **Alstom Ferroviaria** presenta all'Apac (Agenzia degli appalti della Provincia) la sua proposta: il progetto "TrènTram". Ambizioso: da Spini al centro città, 7,8 km di tracciato (di cui 1,93 km senza catenaria, cioè alimentazione elettrica), 17 fermate, viadotto di 540 metri per sovrappassare la ferrovia Trento-Malé. Un tram in grado di trasportare ogni giorno 16.500-18.500 passeggeri (30.000-32.000 nel caso

di prolungamento fino a Trento sud). Progetto ambizioso e costoso: investimento di **280 milioni** di euro. È però finita male: il Navip (il nucleo di valutazione della Provincia) ha dichiarato improcedibile la proposta di partenariato pubblico-privato di **Alstom Ferroviaria** e delle imprese collegate: **Pavimental, Meridam, Sotecni** del **Gruppo Systra** (il colosso francese che ha rilevato Sws Engineering) e **Architecna**. Quando *L'Adige* ha dato notizia dello stop (4 gennaio 2023), Comune e Provincia si sono affrettati a dire che il tram non è stato archiviato, ma che prima serviva avere in mano lo studio del Nordus e delle possibili alternative per il collegamento nord-sud. Ecco, lo studio.

**L'analisi di Pini Group.** Sulla base di una previsione

Oggi pomeriggio la presentazione in commissione Facchin: «La scelta entro l'autunno»

di costi pari a **290 milioni** di euro, l'incarico dello studio di fattibilità (in gara **783 mila** euro) è stato affidato ad un team di progettazione guidato da **Pini Group** e partecipato da **Anastasi&Partners, Pro Iter Group, Evitec, MB Progetti** e **Aia Engineering**. Per l'analisi trasportistica, il team di progettisti si è affidato a **Proiter-Tandem**. A fine giugno, in municipio, i progettisti hanno presentato l'analisi multicriteria che, nel valutare le alternative progettuali, considera l'impatto ambientale e territoriale (consumo di suolo, rete idrica, emissioni climalteranti, inquinamento acustico) e gestionale.

**Cinque scenari alternativi.** Il dato di partenza sono i **54.662** spostamenti quotidiani rilevati nel 2022, destinati a diventare **58.420** (+7%) nel 2040 anche a causa dei nuovi attrattori di traffico (quartiere ex Italcementi e nuovo ospedale). Cinque gli scenari considerati (vedi

tabelle). Lo scenario A prevede il Nordus (raddoppio Trento-Malé tra Lavis e Trento centro e Brt (bus elettrici) in sede riservata tra Lavis e Mattarello con passaggio per la stazione di Rfi e il nuovo ospedale. È lo scenario, senza tram, che massimizza il trasporto pubblico locale, facendo ridurre del **7,9%** (dall'**82,9%** al **75%** il ricorso all'auto privata (da **45.289** a **43.819** spostamenti). L'ipotesi prevede la soppressione delle linee 17 e 18 dei bus, sostituite dal Brt a nord di Trento centro, e l'adeguamento delle linee 3 e 8, parzialmente sostituite dal Brt a nord e a sud di Trento centro. Il Nordus avrebbe una frequenza di **15** minuti, con velocità commerciale di **36** km/h, il Brt di **10** minuti, con velocità di **25** km/h. I progettisti hanno valutato che questa soluzione, senza tram, è quella di gran lunga a minore impatto ambientale, urbanistico-territoriale, costruttivo e gestionale. La soluzione **D** (Nordus fino a Mattarello, tram tra Spini e Trento centro, Brt a Y tra Trento centro e Madonna Bianca-zona Marinaio) è invece di gran lunga la più impattante.

«È un'analisi intermedia, che non preclude alcuna scelta» dice l'assessore comunale alla mobilità, **Ezio Facchin** «la scelta tecnico-politica sarà fatta in autunno, quando sarà avviata la revisione del Prg». «Ho inteso» dice il presidente di Trentino Trasporti, **Diego Salvatore** «che Nordus e tram sono incompatibili. Conta il numero dei passeggeri, ed il tram è efficiente in città di almeno **250 mila** abitanti, altrimenti i costi elevatissimi sono ingiustificabili». Nella primavera 2024 entreranno in servizio i primi **9** bus elettrici tra Zambana e il centro città, gli altri **7** entro fine 2024. «Ma il Brt, che è più flessibile perché non in sede fissa, sarà efficiente se il Comune predisporrà la corsia preferenziale. Lo chiediamo da tempo» aggiunge Salvatore «Il Nordus, può avere una sua validità. Ma per valutarlo serve conoscere i costi di realizzazione in rapporto all'utenza». Per il Brt, i progettisti considerano un autobus elettrico snodato da **18** metri con **130** posti, per il tram una vettura da **230** posti e per il Nordus convogli simili agli attuali, per **360** posti.

\*FTM: Ferrovia Trento-Malé \*\*BRT: Bus rapid transit elettrico