

# Terra Madre



## Trento-Malè, addio al prolungamento

Nordus, la Provincia bocchia l'ipotesi della linea ferroviaria fino a Mattarello

### La decisione

Piazza Dante si prepara ad aggiornare la strategia della mobilità: previsto solo il raddoppio da Mezzolombardo. Il collegamento Nord-Sud con bus elettrici o tram



**Pums: gli obiettivi**

L'obiettivo del Piano urbano della mobilità sostenibile (Pums) — nella foto la prospettiva dall'alto della città di Trento — è guadagnare 10-14 punti percentuali a favore della mobilità sostenibile entro il 2030. Cioè portare il 10-14% del traffico privato verso il trasporto pubblico e il sistema ciclo-pedonale. Oggi la quota di traffico privato si attesta al 63%, 6 punti percentuali in più rispetto al 2010. I passeggeri giornalieri in auto o moto sono circa 380mila, contro gli 80mila del trasporto pubblico. L'obiettivo è, appunto, ridurre i primi ed aumentare i secondi.

giornata di venerdì, nell'ultima seduta della legislatura. Sparisce, dunque, l'idea di un collegamento Nord-Sud (da qui il nome Nordus)? No. Nella strategia della mobilità provinciale rimarrà la necessità di un nuovo asse di trasporto nel capoluogo, ma non si parlerà più del prolungamento della Trento-Malè. Del progetto originario del Nordus — particolarmente caro all'attuale amministrazione comunale di Trento — resterà «solo» il raddoppio del binario della linea. Perché questa decisione? Lo studio di fattibilità realizzato da Pini Group ha evidenziato che l'estensione della Trento-Malè

■ **Rimane la necessità di un collegamento Nord-Sud nel capoluogo: si dovrà scegliere fra un sistema di bus ad alta frequenza e il tram**

fino a Mattarello non è indispensabile per dirottare il traffico privato (in auto o in moto) verso una mobilità sostenibile (bici, bus o a piedi). Nell'analisi dei cinque diversi scenari, infatti, le differenze sono minime (il T di mercoledì 19 luglio). Anzi, l'ipotesi che potrebbe cancellare più auto dalle strade del capoluogo non contempla il prolungamento, ma prevede solo il potenziamento della Trento-Malè e poi il sistema di bus elettrici ad alta frequenza tra Lavis e Mattarello. Neppure il tram è contemplato. Questo scenario cancellerebbe 1.470 auto nell'ora di punta della mattina (-

7,9%) e 313 auto in ingresso nell'ora di punta (-15,3%). Come detto, le differenze fra uno scenario e l'altro sono davvero ridotte. Ma non vale lo stesso discorso con i costi. Il prolungamento della Trento-Malè richiederebbe una spesa nettamente superiore rispetto ad un sistema di bus elettrici ad alta frequenza. La sola realizzazione dell'opera era stata stimata in quasi 300 milioni di euro. E a questa spesa bisogna poi sommare i costi di gestione. Certo la decisione della Provincia non piacerà al Comune di Trento, che ha invece previsto la realizzazione completa del Nordus nel Piano urbano della mobilità sostenibile (Pums), che punta a guadagnare 10-14 punti percentuali di mobilità sostenibile entro il 2030 (vedi il box a fianco). La Provincia, però, è intenzionata ad aggiornare le linee di indirizzo per la pianificazione della mobilità in questa direzione. Se da un lato si esclude il prolungamento della Trento-Malè, dall'altro non si prende posizione sugli altri scenari: tram o bus elettrici fino a Mattarello.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Capoluogo | Spostamenti casa-lavoro in bus o in bici, accordo giunta-aziende (tra cui De e Gpi)

### Mobilità, il Comune si allea con le imprese

«La città capoluogo si allea con imprese ed enti pubblici per favorire la mobilità sostenibile: bici, bus, car-sharing. Ieri la giunta comunale di Trento ha approvato lo schema di accordo con i mobility manager delle realtà con più di 100 dipendenti, che per legge (nazionale) devono adottare entro il 31 dicembre di ogni anno il piano degli spostamenti casa-lavoro. «Abbiamo già creato una rete di 20 soggetti», ha detto Giuliano Franzoi, dirigente del Servizio mobilità e rigenerazione urbana del Comune. Tra i soggetti partecipanti figurano società come Gpi e Dolomiti energia e attori pubblici come l'Università di Trento. L'accordo — a cui si aderisce su base volontaria — ha l'obiettivo di razionalizzare e coordinare le buone pratiche dei responsabili della mobilità aziendale con le previsioni del Piano urbano della mobilità

sostenibile (Pums) e del Biciplan. Ossia i due macro-piani del Comune che hanno fissato l'obiettivo di guadagnare 10-14 punti percentuali di mobilità sostenibile entro il 2030, andando a ridurre gli spostamenti in auto. Ma perché un'impresa o un ente pubblico dovrebbe aderire all'accordo? «L'amministrazione comunale farà da regia e darà una mano, dove possibile, per l'attuazione delle azioni, ad esempio chiedendo la modifica degli orari degli autobus e mettendo a disposizione una piattaforma pubblica per la redazione del piano degli spostamenti casa-lavoro, attualmente utilizzata dalla città di Torino», ha spiegato Franzoi, ieri mattina in conferenza stampa. Non solo. Lo schema di accordo ha anche lo scopo di consentire la distribuzione di eventuali

finanziamenti ministeriali ed europei secondo una logica partecipativa premiante. L'accordo avrà una validità triennale dalla data della sua sottoscrizione e impegna le aziende a incentivare la mobilità sostenibile e a inserire nei propri piani degli spostamenti casa-lavoro le linee programmatiche definite dall'amministrazione comunale. Tra gli impegni previsti c'è appunto l'incentivazione del trasporto pubblico locale per i tragitti casa-lavoro dei propri dipendenti mediante la sottoscrizione di convenzioni con le aziende del trasporto pubblico, in modo da ridurre il costo degli abbonamenti annuali. Le aziende potranno proporre, non solo la rimodulazione degli orari, ma anche l'aggiunta di nuove corse urbane. I mobility manager, inoltre, dovranno favorire

**Sostenibilità**  
La giunta del capoluogo ha approvato lo schema di accordo con le realtà con più di 100 dipendenti per la mobilità sostenibile



l'uso della bicicletta prevedendo premi per i dipendenti e migliorando l'accessibilità ciclabile alla propria azienda. Infine, le aziende dovranno impegnarsi, quando possibile, a concedere lo smart working o il coworking, a promuovere campagne informative sulla mobilità sostenibile e ad aderire a quelle comunali. L'accordo è previsto dal Piano d'azione per l'energia sostenibile e il

clima (Paesc) del Comune, che contempla anche l'organizzazione di tavoli con le aziende private per favorire la mobilità sostenibile. Il piano degli spostamenti casa-lavoro è stato invece introdotto dal cosiddetto decreto «Rilancio» (maggio 2020) per le imprese e gli enti pubblici con più di 100 dipendenti.

T. D. G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA