

VIABILITÀ

Approvato il documento di fattibilità: raddoppio della Trento Malé fino in stazione a Trento, con 6 stazioni e tram da Gardolo a Mattarello, con 23 fermate

Ora è possibile cercare finanziamenti. Forse si proverà ad accedere ai fondi nazionali per il trasporto pubblico di massa, iniziando dal potenziamento della Trento - Malé

Studio sul sistema Nordus: partita da 360 milioni di euro

CHIARA ZOMER

Il Nordus, inteso come sistema di trasporto che unisce treni e tram, è una partita da 360 milioni di euro. Un'opera enorme su cui tuttavia si è arrivati all'intesa tecnica: la giunta comunale lunedì e ieri quella provinciale hanno approvato in linea tecnica lo studio di fattibilità, fase 2. Significa che, in sintesi, si è deciso cosa si vuole fare. Siamo lontani dalla realizzazione: serve il progetto di fattibilità tecnico economica, per almeno una parte serve aspettare l'interramento della linea ferroviaria storica e serve trovare il denaro necessario. Ma questo passaggio permette di iniziare a cercare i fondi. E nel mirino c'è il bando statale che solitamente si apre in autunno, sul trasporto pubblico di massa.

Lo scenario: treno e tram. L'obiettivo era quello di arrivare ad un sistema di trasporto nord sud che fosse sostenibile, oltre che efficiente. Sul come fare non sempre Comune e Provincia (il tema è di competenza del dipartimento Ambiente guidato da Roberto Andreatta) sono stati d'accordo ma ora l'intesa sembra chiara: raddoppio della linea ferroviaria Trento Malé da Gardolo alla stazione di Trento e tram da Gardolo a Mattarello. «Questo progetto - spiega l'ingegner Giuliano Franzoi, ha valutato la compatibilità anche con il progetto integrato». Insieme, dovrebbero garantire un mezzo ogni 15 minuti (il treno) o ogni 10 (il tram) in grado di collegare le aree di maggior interesse. Trento nord, la stazione quindi il centro, il futuro ospedale, l'area San Vincenzo (futuro polo sportivo e ludico) e Mattarello.

Il treno. Da Gardolo all'ex scalo Filzi, il raddoppio della linea della Trento - Malé procederà in superficie, a sud di Filzi si immagina inserita nel progetto integrato, e quindi interrata assieme alla linea ferroviaria storica. Si tratta di 5.427 metri di linea, con 6 fermate in tutto: Lamar, Spini, Gardolo, Canova, Melta e Trento nord. Ogni fermata prevede sue marciapiedi lunghi 100 metri, larghi 5 e alti 25 centimetri e per passare da un binario all'altro (o meglio per attraversare i binari) è prevista una passerella sopraelevata, con scale e ascensore. Quando dovessero iniziare lavori, calcola lo studio, per concludere la linea

serviranno 32 mesi.

Il tram. È l'aspetto più complesso: ha bisogno di una corsia preferenziale. Lo studio esclude in via definitiva di farlo passare dal centro, perché troppo complesso, optando per la realizzazione delle rotaie sul sedime dell'attuale ferrovia, quando sarà interrata. Ciò significa evidentemente che i tempi per il tram sono decisamente lunghi: serve prima interrare la ferrovia (attualmente c'è un impegno di Rfi, ma nessun finanziamento) e prima ancora serve concludere i lavori per il bypass ferroviario, che stentano - per usare un eufemismo - a rispettare la tabella di marcia. Pur in un orizzonte lungo, ma le coordinate sono chiare: 13.787 metri di linea con 23 fermate, più o meno una ogni mezzo chilometro, e un mezzo ogni 10 minuti. In attesa del tram vero e proprio, il servizio sarà - questa l'ipotesi di lavoro - garantito dai Brt (*bus rapid transit*). Che invece passeranno dal centro città, ma che sono tutti da pensare: non c'è ancora l'esatto tracciato e soprattutto al momento non si prevede abbiano una corsia preferenziale. Il che renderebbe meno fluido il loro passaggio fluido tra le pieghe di un traffico sempre più congestionato. Infine il deposito: 2,5 ettari a nord di Mattarello, capaci di ospitare fino a 14 convogli.

Costi e finanziamenti. Qui va fatta una distinzione. Il potenziamento della linea ferroviaria peserà sulle casse comunali per 100 milioni, di cui 60 milioni di lavori e il resto di somme a disposizione. Per quanto riguarda il tram, si parla di 260 milioni di euro, di cui 170 circa di lavori. Non è necessario tuttavia fare tutto insieme. Si può anche procedere per stralci. E una delle ipotesi è quella di partire dal raddoppio della linea ferroviaria fino all'ex scalo Filzi, perché a livello statale ci sono fondi destinati annualmente a trasporto di massa. L'obiettivo è di intercettare quelle risorse, o per lo meno provarci: tra settembre e ottobre sarà pubblicato il bando. Con uno studio di fattibilità si potrà partecipare, facendo pesare anche la tempistica che, da un certo punto di vista, viene in aiuto della causa trentina: i lavori per il bypass ferroviario obbligheranno a interrompere la linea della Trento - Malé. E i lavori per il raddoppio dei binari non si possono fare in costanza di esercizio.



Il sistema Nordus: potenziamento della linea ferroviaria, e tram su sede dedicata



L'area dove si prevede di realizzare il deposito dei tram



Il traffico in via Brennero resta un problema

IL SINDACO

La strategia: «È indispensabile alleggerire il traffico sull'asse nord sud»

Ianeselli: «Non è il libro dei sogni»

Non è un progetto che domani vedrà la luce, ma non è nemmeno un'utopia. Ci tiene a evidenziarlo, il sindaco Franco Ianeselli. «È vero che non siamo in grado di dare date, ma non stiamo parlando del libro dei sogni» chiarisce il primo cittadino.

Il problema è capire a che punto siamo. Che significato ha l'approvazione di questa fase 2?

«In un lavoro complesso come questo, ci sono diverse fasi. La progettazione, ma prima ancora la ricerca delle risorse necessarie per realizzare l'opera. Solo poi si realizza. Faccio due esempi».

Prego.

«Il più noto è quello del bypass: è stata sottovalutata la fase di studio preliminare poi, quando sono arrivate le risorse, qualcuno è caduto dal cielo, compreso chi aveva ruoli nelle istituzioni, pur non in Comune. Il secondo esempio che faccio è quello della funivia del Bondone: non ci fosse stata una linea tracciata, non ci fosse stato un progetto preli-



Il sindaco Franco Ianeselli e l'assessore comunale alla Mobilità Ezio Facchin

minare, non avremmo recuperato le risorse».

E parliamo di 37,5 milioni di euro. Con il Nordus è la stessa cosa? Si guarda a dopodomani?

«Sul Nordus si parla da molto, ma ormai dovrebbe essere chiaro che non è una linea, ma

un'idea di mobilità, che prevede il raddoppio della Trento Malé fino a Trento centro e poi il tram o Brt fino a Mattarello. Ora possiamo attingere alle risorse statali».

Al di là dei tempi, c'è chi ha in questi anni espresso perplessità sull'idea di Nordus, a

partire dai sobborghi a nord.

«Il sistema Nordus è un collegamento forte nord sud con la città. Per noi è fondamentale. Stiamo parlando di una Trento Malé cadenzata, che darebbe la possibilità ogni 10 minuti di avere una corsa, tutto il giorno. Si tratta di una proposta molto forte. La critica costante è che c'è molto traffico in città, un servizio come questo serve per togliere auto, per ridurre le code».

Gli elaborati tecnici di questa fase 2 hanno fatto ulteriori simulazioni? Si parlava di una riduzione del 7,9% di traffico, che poi significherebbe passare da 45.289 a 43.819 spostamenti. Previsioni confermate?

«Si lavora su quelle previsioni, che già permetterebbero di limitare le code. E comunque stiamo parlando di una riduzione rispetto alla situazione di oggi, ma tutti gli studi ci dicono che stiamo andando verso un aumento del traffico. Quindi, se non facciamo niente, siamo destinati a peggiorare». C.Z.

ANALISI TRASPORTISTICA

Il contesto è quello di un aumento della mobilità complessiva al 2024 del 7%

L'analisi: si riduce del 7,9% il numero di auto

Ma conviene spendere 360 milioni di euro in soluzioni di mobilità, per immaginare di alleggerire il traffico cittadino? La risposta è che dipende da quali sono i risultati che porta, ogni investimento. E allora le scelte, anche rispetto al sistema Nordus, si fanno e si faranno sulla base di uno studio trasportistico che dice due cose: il traffico è destinato ad aumentare. E raddoppio della ferrovia più tram, significa ridurre di quasi l'8% il traffico, rispetto ad adesso.

Con ordine. Intanto, che cosa accadrà, verosimilmente, ai volumi di traffico. Secondo le analisi realizzate in un orizzonte temporale a lungo termine fissato al 2040 aumenteranno: la mobilità complessiva vedrà un incremento, secondo gli studi, del 7%. Le soluzioni in campo che si pensa di adotta-



re hanno alcune caratteristiche. Per quanto riguarda il potenziamento della linea Trento - Malé, il raddoppio della linea tra Lavis e Trento centro porta con sé anche l'intensificazione delle fermate: 6 si diceva. La velocità del mezzo sarebbe di 36 Km orari, mentre la frequenza di passaggio è indicata in

una corsa ogni 15 minuti, per una capienza di 360 posti a viaggio (e quindi una capienza, nell'ora di punta, di 1.440 posti). Quanto al tram, ovviamente si prevede un percorso in sede riservata per tutto il tragitto, il che lo renderebbe appetibile per tempi di percorrenza. Si calcola potrebbe andare ad una velocità commerciale di 25 Km all'ora e garantirebbe una corsa ogni 10 minuti, quindi 6 corse all'ora. Questo significherebbe 230 posti a corsa, per un totale, come capienza massima possibile, di 1.380 posti all'ora. Meno efficiente ma pur sempre capace di dare risposte efficaci alle esigenze di mobilità cittadina sull'asse nord sud, l'ipotesi Brt, che sarebbe comunque il primo step del progetto (e che già ha iniziato ad operare sulla tratta Lavis Trento) influisce altrettanto alla possi-

bilità di ridurre il traffico, nonostante il problema principale, cioè l'assenza per un lungo tratto (quasi l'80% del percorso) di una corsia riservata: anche in questo caso si immagina una frequenza ogni 10 minuti e 6 corse all'ora. Con autobus di 18 metri, nell'ora di punta significa avere la possibilità di trasportare 780 utenti.

Incrociano queste caratteristiche tecniche alle dinamiche dell'utenza, l'analisi trasportistica calcola che il potenziamento della ferrovia unito al tram può incidere in modo abbastanza significativo alla riduzione del traffico: si sta parlando di circa il 7,9% sull'intero territorio comunale e circa 14% lungo la direttrice nord sud. Significa - per dare un'idea di massima - passare dagli attuali 45.289 spostamenti a 43.819.