

Mobilità, Trento guarda al tram-treno

Brugnara: «Sistema ibrido capace di collegare la città con Lavis e Mezzolombardo»

La proposta

Franzoi: «Lo stesso convoglio viaggerà su sedime ferroviario e binari urbani»

di **Simone Casciano**

Si chiama «Tram-Treno» e potrebbe essere la soluzione all'annosa ricerca di un sistema di collegamento veloce nord sud per la città di Trento e non solo, potrebbe infatti essere lo strumento attraverso cui avere un servizio più efficiente con l'area della Piana Rotaliana, da cui ogni giorno si muovono molti pendolari diretti nel capoluogo. Questa novità, tecnica e normativa, sarà al centro del prossimo Forum della mobilità sostenibile, in calendario per il 26 di novembre, una scelta che non è casuale. Il Comune di Trento

infatti sta infatti approfondendo il sistema con la speranza di trovare una quadra con la Provincia per una soluzione che potrebbe essere la risposta alle esigenze del capoluogo.

Cos'è il tram-treno

Il tram-treno è una novità nel panorama italiano, reso possibile da un decreto del Ministero dei trasporti arrivato a fine settembre. Il tram-treno è un sistema di trasporto pubblico che utilizza veicoli in grado di circolare sia sulle linee ferroviarie tradizionali sia sulle reti tranviarie urbane. È una tecnologia già diffusa in diversi Paesi europei – dalla Germania alla Francia – e consente di collegare direttamente i centri città con i comuni della cintura, senza la necessità di cambi di mezzo. «La particolarità del tram-treno è la sua duplice natura: fuori città si muove come un treno, utilizzando la rete ferroviaria esistente, con velocità e prestazioni adeguate alle tratte più lunghe; all'interno dell'area urbana si



Mobilità alpina Innsbruck ha una rete tranviaria molto sviluppata

comporta invece come un tram, entrando nel tessuto cittadino, fermando in prossimità dei luoghi di interesse e integrandosi con la mobilità locale – spiega Giuliano Franzoi, dirigente Mobilità del Comune di Trento – Questo permette di eliminare la «rottura di carico», cioè il cambio obbligato tra treno e bus o tram, rendendo gli spostamenti più rapidi e

attrattivi». Inoltre, sfruttando infrastrutture già presenti, il tram-treno può ridurre i costi di nuovi collegamenti e migliorare la capillarità del servizio senza pesanti interventi urbanistici. Un altro vantaggio è la possibilità di passare dentro i centri urbani con la funzionalità di un tram e quindi senza richiedere i passaggi a livello, barrieri e lunghi stop che caratterizzano

il passaggio di treni all'interno delle città.

«Soluzione vincente»

Tra i sostenitori della proposta c'è anche l'assessore alla mobilità del Comune di Trento Michele Brugnara. «Si tratta di un collegamento ad alta capacità e ad alta frequenza vincente. Immaginando due tram-treni che partono da Mezzolombardo ogni

mezz'ora e due da Lavis, ne avremmo uno ogni 15 minuti in città che collegano Trento da nord a sud fino a Mattarello». Tutto questo anche immaginando costi più sostenibili. «Nel corso della scorsa legislatura si era immaginato il tram e il nordus raddoppiando la Trento-Malè – spiega Brugnara – Fare entrambi avrebbe un costo di 6/700 milioni di euro. Il tram-treno costerebbe intorno ai 400». Brugnara non detta tempi, ma spiega che è fondamentale condividere il piano con la Provincia. «Si è trovato un accordo sullo sviluppo urbanistico di aree come San Vincenzo. Ora va trovata una quadra di mobilità anche al servizio di quelle aree». Di tutto questo si parlerà anche la Forum della mobilità in programma il 26 novembre a Palazzo Geremia, dalle 17 alle 20, e che vedrà protagonisti gli amministratori di Innsbruck, città alpina e di tram, e di Reggio Emilia, che sta già lavorando alla proposta del tram-treno.