

## **RELAZIONE DI COERENZA CON IL P.U.M.S. DELL'INTERVENTO DI REALIZZAZIONE DI UN IMPIANTO FISSO A FUNE DESTINATO AL TRM DI COLLEGAMENTO TRA LA CITTÀ DI TRENTO, IL SOBBORGO DI SARDAGNA E IL MONTE BONDONE**

La Giunta comunale con Deliberazione n.130 del 13.06.2022 ha adottato il Piano urbano della mobilità sostenibile, unitamente al Biciplan e Masterplan.

Il Pums rappresenta lo strumento strategico di pianificazione e programmazione relativo al sistema della mobilità locale e ai suoi rapporti con il territorio e va ad integrarsi in maniera coordinata con gli altri strumenti di pianificazione previsti dalla normativa. È predisposto su un orizzonte temporale decennale ed è aggiornato con cadenza almeno quinquennale.

Il PUMS viene accompagnato da due importanti piani di settore: il Biciplan e il Masterplan.

Lo sviluppo del Pums e del Biciplan hanno preso avvio a fine 2020 e prevede un articolato sviluppo in fasi distinte che, partendo dall'individuazione degli obiettivi e dall'analisi del cosiddetto "quadro conoscitivo" - che rappresenta sostanzialmente la fotografia dello stato di fatto dell'area interessata alla redazione dei piani - ha portato allo sviluppo del Piano.

Il PUMS affronta il tema della transizione energetica attraverso azioni e politiche strutturate su due orizzonti temporali: breve medio periodo (2026/2027) e medio lungo periodo (2030/2031). La fase pandemica ha modificato profondamente i comportamenti degli utenti in accesso alla città, oltre agli stessi movimenti interni. Questo ha investito anche il mondo del pubblico trasporto, gli utilizzi delle reti private (auto) e i sistemi di mobilità dolce. Il PUMS assume come punto di riferimento la ripartizione modale subito prima del Covid e i dati evidenziano una città ancora dipendente dall'auto.

Il Comune è interessato da quasi 30.000 veicoli equivalenti nell'ora di punta con un dato giornaliero che si attesta intorno ai 323.000 veicoli equivalenti giorno.

Analizzando gli ingressi, verso l'interno del territorio comunale si evidenzia una prevalenza dal quadrante nord (33%) e un sostanziale equilibrio degli ingressi da est (26%) e da sud (27%), entrambi non lontani dai carichi dei traffici da nord.

Il ferro, nel suo complesso, porta in città, giornalmente circa 18.000/19.000 utenti, debole è la componente che si muove all'interno del Comune.

Buone sono invece le performance della gomma pubblica che con i suoi 59.000/60.000 utenti giornalieri contribuisce in modo determinante alla costruzione di una città sostenibile.

Per la mobilità dolce si rileva che, a fronte di una grande opportunità rappresentata da numerosissimi spostamenti (oltre il 50%) che avvengono in auto su distanze molto brevi (tra 1 e 5 km), la quota modale della bici è ancora ferma su valori ad una cifra 5,5-8,6% (valore ora di punta, solo spostamenti interni).

Si evidenzia quindi un uso ancora importante dell'auto, in parte giustificato da una frammentazione urbanistica, non supportata da reti ai vari livelli, reti non sufficientemente interconnesse tra loro.

E' da queste premesse che scaturiscono le 21 azioni di Piano che appartengono ad una comune strategia: Trento città sostenibile.

Il tema delle reti, ai vari livelli, e delle loro connessioni, è centrale nel nuovo PUMS, considerata la grande opportunità della circonvallazione ferroviaria, dell'interramento della ferrovia del Brennero, in ambito urbano, e della stazione centrale oltre all'abbassamento del piano del ferro della Trento-Malè.

Dal complesso delle azioni, e delle politiche, che il piano mette in campo scaturisce un obiettivo di nuovo riparto modale tra auto, mobilità dolce e trasporto pubblico, con l'ambizioso obiettivo – nell'orizzonte del medio lungo periodo - di guadagnare almeno 10/14 punti percentuali alla sostenibilità.

#### Scenario di Breve-Medio Periodo (2026-2027)

Il primo layer sul quale si innervano le scelte di piano e quello relativo al ferro. La circonvallazione ferroviaria, finanziata, e prevista conclusa al 2027: il 2026-2027 è assunto per il PUMS come orizzonte temporale di breve-medio periodo.

Allo stesso orizzonte temporale (2026-2027), poichè il tram non è ancora realizzato, si propone di anticiparlo con un collegamento veloce su gomma (del tipo BRT) che, nel tratto Spini di Gardolo-piazza Dante si sviluppa lungo lo stesso tracciato del tram, ma poi prosegue fino a Lavis (e Zambana) per garantire all'utenza della Trento-Malè l'arrivo in centro città.

Il PUMS coglie la grande opportunità dei parcheggi di scambio (in parte già presenti) collocati in quadranti strategici, ed in prossimità di reti stradali di primo livello, supportando le "cerniere di mobilità" con una rete di mobilità dolce interconnessa con i grafi del trasporto pubblico. Nel breve-medio periodo la ricucitura trasversale con le colline è affidata a nuovi sistemi ettometrici.

Il tutto accompagnato da importanti interventi di qualità urbana. Allo stesso orizzonte temporale (2026- 2027) saranno realizzate piste ciclabili e zone 30 come previste nel Biciplan e l'attivazione di nuovi percorsi pedibus nelle scuole primarie. Rientrano nel breve-medio periodo anche gli interventi sul sistema viario quali l'eliminazione dei due passaggi a livello lungo la Trento-Malè e gli interventi previsti dalla provincia Autonoma di Trento. Fanno inoltre parte dello scenario di Piano, interventi legati alla smart mobility, quali l'individuazione di luoghi in cui installare nuove colonnine di ricarica elettrica e nuove aree a tariffazione agevolata per monopattini elettrici, nonché sistemi di info-utenza per gli utenti del trasporto privato e pubblico, la messa in atto delle strategie di fluidificazione e messa in sicurezza per alcuni dei 24 assi stradali critici individuati dal PUMS e la realizzazione di alcune strategie per attuare la City Logistics e regolamentare i flussi merci legati all'e-commerce. Un tema caro ai PUMS di ultima generazione consiste nell'affiancare l'intermodalità universale ad una integrazione tariffaria che accompagni non più il singolo spostamento ma l'intero viaggio: è quello che il PUMS di Trento individua tra le politiche incentivanti la mobilità sostenibile.

Uno dei punti fondamentali che il PUMS affronta riguarda la sosta su strada, da delocalizzare, in aree meno pregiate o individuate ad hoc, per recuperare spazi per la mobilità dolce, il tutto

cercando un equilibrio rispettoso delle diverse esigenze dei cittadini (residenti, commercianti, ecc.), anche puntando sulla realizzazione dei parcheggi pertinenziali.

#### Scenario di Medio-Lungo Periodo (2031-2032)

All'orizzonte temporale di medio-lungo periodo 2031-2032, partendo sempre dal sistema del ferro, layer dominante, il traffico passeggeri torna sulla linea storia del Brennero, ma interrata, e la stazione, interrata, torna in piazza Dante. A questo orizzonte temporale il tram è completamente realizzato.

Con questa configurazione del ferro e del tram è necessario attivare di conseguenza anche le cerniere di mobilità a sud.

A questo orizzonte temporale è realizzata la riqualificazione urbanistica dell'area Destra Adige Piedicastello che prevede al suo interno anche un nuovo parcheggio di attestamento. In funzione di questa riqualificazione urbanistica, a questo orizzonte temporale si prevede la realizzazione di un percorso pedonale tra l'area ex-Italcementi e il centro (via Verdi).

Il sistema della mobilità dolce si completa con le previsioni del Biciplan per ciclabili e zone 30. La ricucitura trasversale con la collina est è affidata ai nuovi sistemi ettometrici.

Allo stesso orizzonte temporale si prevede l'attivazione di linee Bicibus e zone scolastiche, sistemi di info-utenza per gli utenti del trasporto privato e pubblico, interventi di smart mobility, la realizzazione di nuovi parcheggi pertinenziali per residenti, la messa in atto delle strategie di fluidificazione e messa in sicurezza per i restanti 24 assi stradali critici individuati dal PUMS, l'attuazione delle politiche incentivanti la mobilità sostenibile e il completamento delle strategie per attuare la City Logistics e regolamentare i flussi merci legati all'e-commerce.

L'intervento del grande impianto del Bondone (identificato con il codice ETT2) viene inserito all'interno dello scenario del breve-medio periodo. Le connessioni di tipo ettometrico previste nel Pums sono interventi volti al miglioramento delle connessioni con gli ambiti collinari di Trento, sia sul versante est (Mesiano, Martignano e Villazzano) che sul versante ovest (impianto del Bondone nella nuova configurazione con stazione di valle nell'area di rigenerazione di Piedicastello).

L'intervento previsto nell'area del parcheggio Ex-sit (denominato intervento CIM 01 nel Pums) è articolato in due fasi temporali, e inserito negli scenari di riferimento di breve-medio periodo (2026-2027) e medio-lungo periodo (2031-2032).

L'area ex Sit, attuale parcheggio Canestrini, è stata indicata nel PUMS come luogo idoneo a diventare nuovo centro intermodale cittadino, con la previsione del nuovo terminal bus, di un'area di sosta, della partenza del nuovo collegamento con il Bondone, di un punto servizio per le biciclette, una fermata del Nordus, esercizi pubblici/commerciali.

L'area ex Sit si trova in posizione strategica per la città: prossima all'attuale stazione ferroviaria, collocata all'intersezione di importanti snodi legati alla viabilità, facilmente raggiungibile da tangenziale ed autostrada, prossima a percorsi pedonali e ciclabili lungo il fiume Adige e non distante dal centro storico.

Il progetto è in fase iniziale di progettazione; dovrà tenere in considerazione due fasi:

📄 fase 1: con la ferrovia alla quota attuale

📄 fase 2: con la ferrovia interrata.

Per la Fase 1 (con la ferrovia alla quota attuale) si prevede di completare la bonifica del terreno e realizzare il primo lotto funzionale del centro intermodale, nel quale è prevista la realizzazione di un piano di parcheggi, un piano da destinare a terminal bus e una predisposizione per la partenza del sistema di collegamento con la destra Adige, dove attualmente è previsto un parcheggio di attestamento e la partenza dell'impianto per il Bondone.

Il nuovo impianto del Bondone, in sostituzione della funivia Trento-Sardagna, prevede la partenza all'area ex-Italcementi (destra Adige) con fermata nell'abitato di Sardagna. È inoltre in previsione un collegamento (con telecabina o altro sistema) tra la partenza (area ex-Italcementi) e la stessa area ex-Sit, sede, appunto, del nuovo centro intermodale. L'ipotesi è che dall'ex-Sit possa partire un primo tronco orizzontale di collegamento all'ex Italcementi da cui poi partire per risalire il Bondone. Questo primo tronco si configurerebbe non solo come parte dell'impianto per il Bondone ma anche come un elemento della mobilità cittadina per collegare le due sponde del fiume (il cui attraversamento è reso molto complicato dalle criticità idrauliche che lo caratterizzano) andando ad aggiungersi alla prevista nuova passerella ciclopedonale nella prospettiva di collegare pedonalmente e ciclabilmente le due sponde e gli equipaggiamenti previsti sull'ex Italcementi alla città: il parco, il centro espositivo, lo studentato, il grande parcheggio, la partenza per il Monte Bondone. Un collegamento pedonale e ciclabile efficace tra le due sponde è condizione imprescindibile per fare dell'ex Italcementi un vero quartiere della città in relazione con tutti gli elementi che compongono il sistema della mobilità cittadina.

La Fase 2, con la ferrovia interrata, prevederà una fermata del Nordus e un collegamento efficace con la stazione dei treni. Poiché la distanza tra la parte centrale della stazione ferroviaria e la parte centrale dell'area ex Sit è di circa 400 metri, è possibile pensare allo sviluppo e valorizzazione di un mezzanino dedicato ai collegamenti pedonali attrezzato con tapis roulant e su cui si aprano spazi commerciali e/o espositivi.

Nel documento denominato Masterplan viene dedicato l'intero capitolo 2.7 al collegamento della città con la collina ovest e il Monte Bondone.