

## Tuttocittà2026

Una proposta per il sistema integrato della mobilità di Trento

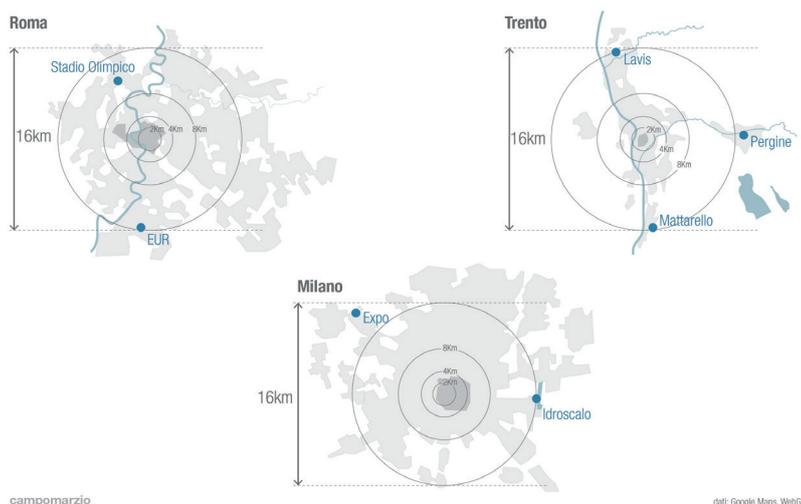
### Relazione completa

#### Stato di fatto

Una pianificazione urbanistica più inclusiva e integrata non può che partire da un riordino e potenziamento del sistema della mobilità pubblica, con l'obiettivo di garantire una più equa accessibilità e mobilità ai luoghi periferici, che sono, per forza di cose, più svantaggiati rispetto al centro. Se nelle aree centrali delle nostre città è possibile spostarsi a piedi o con la bicicletta grazie alla vicinanza dei servizi pubblici e alla presenza delle aree a traffico limitato, più ci si sposta verso i margini esterni della città, più l'utilizzo dell'automobile diventa una necessità che incide inevitabilmente sulla qualità degli spazi pubblici. Le automobili sono infatti divoratrici di spazio pubblico (50 mq ad auto rispetto agli 8 mq della bici e ai 2 mq del pedone) e questo determina il fatto che le periferie, pur avendo molti spazi aperti, hanno pochissimi spazi pubblici destinati a piazze o luoghi di incontro e molte aree asfaltate occupate da strade e parcheggi. La differenza di qualità dello spazio pubblico tra centro e periferia è quindi fortemente legato al differente grado di utilizzo dell'automobile e dei mezzi pubblici.

Tale disequilibrio risulta ancora più marcato nel caso della città di Trento, a causa delle caratteristiche di tipo morfologico dettate dall'orografia. La città, la cui crescita è vincolata dai versanti montuosi che la circondano, negli ultimi decenni si è sviluppata verso nord e verso sud, andando a formare un unico agglomerato urbano che da Mattarello a Lavis si estende per quasi 16 chilometri. La distanza tra i punti estremi dell'insediamento urbano di Trento è equivalente a quella che bisogna percorrere tra zone periferiche contrapposte dei vasti agglomerati metropolitani di Milano e Roma.

#### Confronto tra gli agglomerati urbani

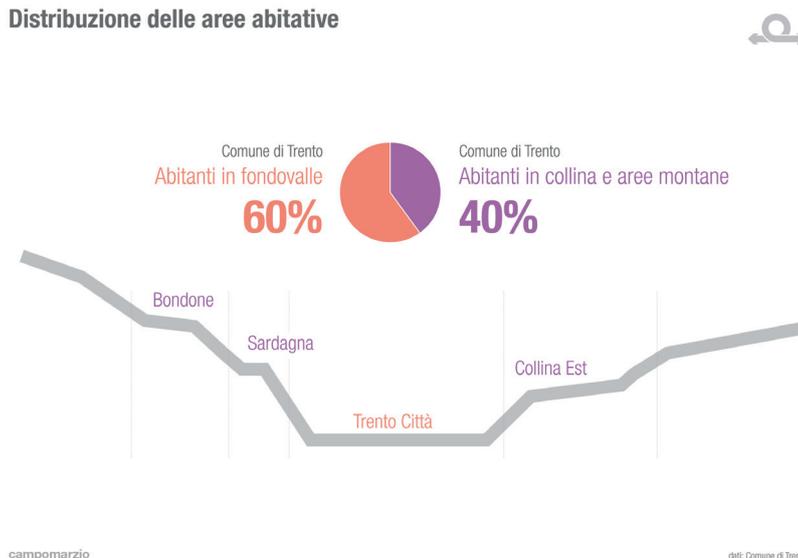


È evidente che per ridurre il traffico su gomma in aree così estese non è sufficiente puntare sulla mobilità pedonale e ciclabile, come invece è stato fatto in città di pari dimensioni e forma più compatta. Un caso emblematico è rappresentato dalla città di Bolzano, che pur avendo un numero di abitanti leggermente inferiore a quelli di Trento è cresciuta su un'area che non si estende per più di quattro chilometri in ogni direzione. Questo ha permesso un forte incremento dell'uso della bicicletta (circa 30%), che

## campomarzio

ha recentemente superato l'uso dell'automobile (circa 25%). Tali percentuali saranno difficilmente raggiungibili nel caso di Trento. Un ulteriore aspetto critico della città di Trento è rappresentato dalla distribuzione altimetrica delle aree abitative. Soltanto il 60% della popolazione vive infatti nel fondovalle, mentre il 40% vive in collina o in aree di montagna.

### Distribuzione delle aree abitative



Questo aspetto riduce ulteriormente la possibilità di incrementare la mobilità ciclopedonale con il risultato di rendere inevitabile l'uso dell'automobile. In una situazione come quella di Trento, caratterizzata da un'area abitativa molto estesa longitudinalmente e posta su differenti livelli, l'unica soluzione per ridurre strutturalmente il traffico veicolare è rappresentata da un potenziamento e un efficientamento del sistema dei trasporti pubblici.

Un primo importante intervento in questa direzione è rappresentato dal progetto in fase di elaborazione denominato *Nordus*. L'ipotesi che si sta esplorando, dopo aver abbandonato la soluzione più costosa di un sistema di metropolitana automatica tipo VAL, è rappresentata dal raddoppio e dall'estensione della ferrovia Trento-Malè nel tratto tra Lavis e Mattarello. Quest'infrastruttura permetterebbe di risolvere il problema legato agli spostamenti lungo i sedici chilometri dell'asse nord-sud della città. Tuttavia, correndo lungo il margine occidentale della città, questa linea non coprirebbe la porzione orientale della città e quel 40% della popolazione che vive in collina.

In queste zone non coperte dal progetto *Nordus* sono presenti importanti attrattori come le sedi dell'Università di Ingegneria e Scienze, la Fondazione Bruno Kessler e lo studentato di San Bartolomeo. I sistemi a fune che sono stati proposti per coprire la tratta tra Trento e Povo, al di là delle difficoltà tecniche e realizzative, rappresenterebbero soltanto una soluzione *point-to-point* capace di servire soltanto un'area urbana molto limitata. Inoltre un'ipotetica funicolare tra Povo, Mesiano e Piazza Venezia non permetterebbe il collegamento con la stazione ferroviaria o con la linea *Nordus*, costituendo quindi un sistema autonomo, scollegato dalla rete e dai nodi di interscambio modale.

### Progetto RING

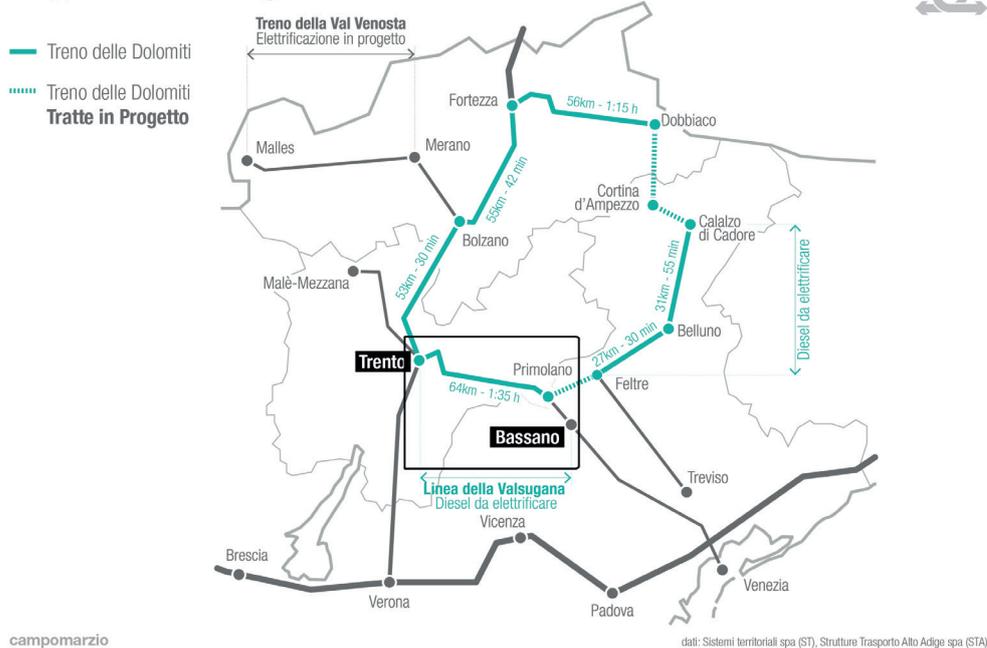
E' proprio a partire da queste considerazioni che abbiamo indagato la possibilità di sviluppare un sistema di mobilità pubblica integrato con l'asse nord-sud, con l'obiettivo di coprire le aree orientali della città e quelle della collina di Trento. Il sistema proposto intende valorizzare il notevole potenziale trasportistico e urbanistico rappresentato dal tracciato della ferrovia della

## campomarzio

Valsugana nell'ambito urbano di Trento. Questo tratto di linea, costruito oltre un secolo fa lungo i margini meridionali dell'abitato di Trento, si trova oggi circondato da nuove aree residenziali, che, nonostante la loro prossimità alla linea, non sono ancora servite dalla ferrovia. Negli ultimi anni sono state costruite lungo la linea le nuove stazioni di Santa Chiara e San Bartolomeo. L'inserimento di nuove fermate, pur costituendo un fattore di potenziamento del sistema del trasporto pubblico, rischia però di determinare un incremento dei tempi di percorrenza tra i centri della Valsugana e Trento, rendendo di fatto il trasporto ferroviario di media e lunga distanza meno competitivo rispetto a quello su gomma, specialmente dopo la costruzione della galleria di Martignano che ha notevolmente ridotto i tempi di percorrenza su strada. Va inoltre considerato il fatto che gli attuali tempi di percorrenza, specialmente nel tratto urbano tra Pergine e Trento, sono difficilmente riducibili a causa di alcune caratteristiche del tracciato come la forte pendenza e i limitati raggi di curvatura.

Pensiamo sia necessario ripensare l'utilizzo del tratto urbano della ferrovia della Valsugana anche in ottica di un ripensamento complessivo del ruolo di questa ferrovia nell'ambito provinciale e interregionale. I recenti sviluppi legati ai progetti per il collegamento tra Primolano, Feltre e Belluno e il proseguimento in fase di studio tra Cortina e la Val Pusteria, suggeriscono una nuova vocazione interregionale con forte valenza turistico-paesaggistica per la ferrovia della Valsugana.

### Il Bypass della Valsugana

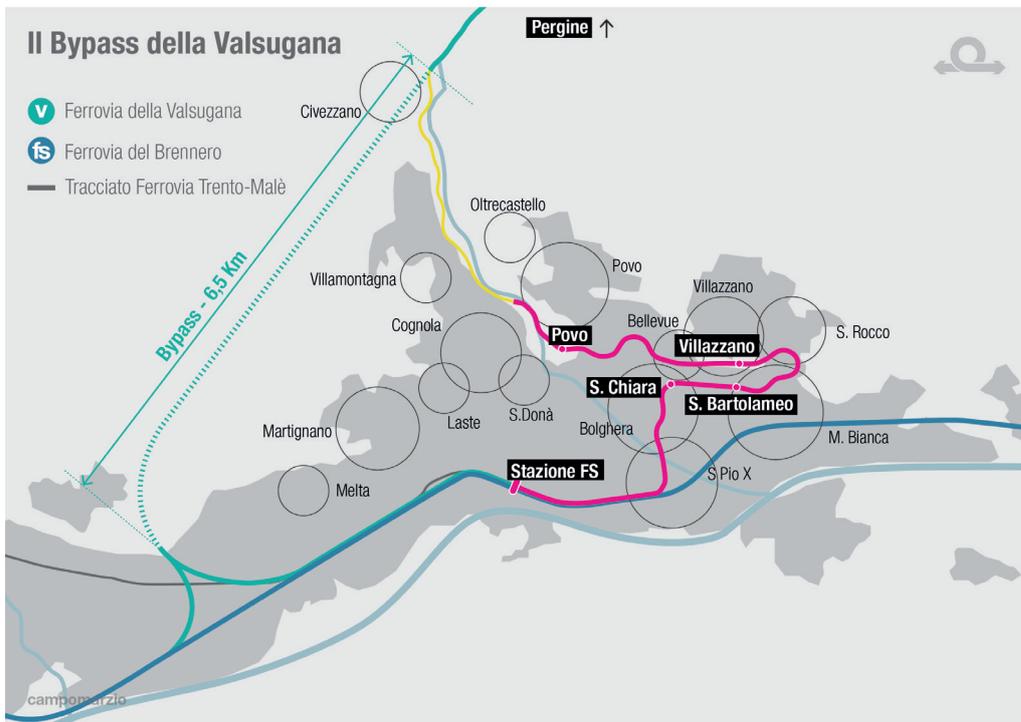


Nella previsione dell'elettificazione dell'intera linea e della velocizzazione delle tratte più lente, gli interventi necessari per il miglioramento del tracciato tra Trento e Pergine risulterebbero molto problematici, anche a causa della ristrettezza della sagoma delle gallerie austroungariche ancora in funzione, fattore che complicherebbe notevolmente gli interventi necessari per l'elettificazione.

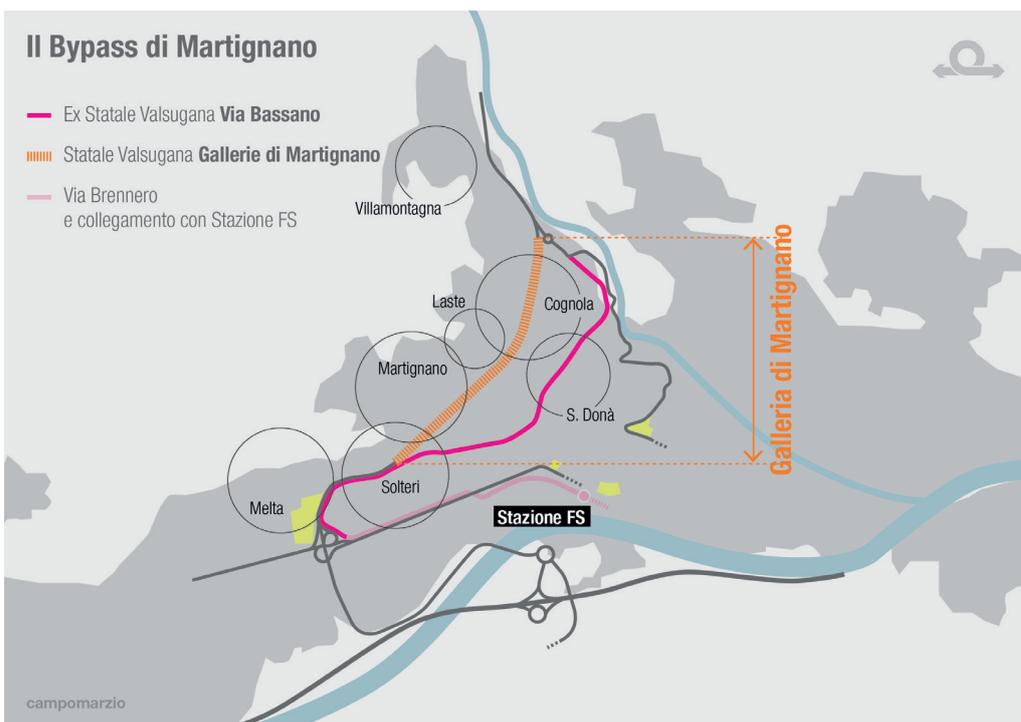
Per questo motivo, si propone di realizzare una variante in galleria capace di collegare velocemente Pergine con Trento, attraverso un nuovo tratto di linea capace di rispettare gli standard del futuro collegamento ferroviario dolomitico tra Trento, Feltre, Cortina e la Val Pusteria (ovvero una velocità minima di circa 90 km/h, raggi di curvatura minimi di 400 metri e pendenza massima del 35 per mille). Tale variante è realizzabile attraverso un tunnel ferroviario di 6,5 chilometri che, partendo da una nuova stazione

posizionata alla base del paese di Civezzano, potrebbe raggiungere Trento nord all'altezza della nuova rotonda "Bermax",

# campomarzio



affiancandosi al tracciato della ferrovia Trento-Malè per poi raggiungere la stazione di Trento.  
L'innesto da nord della ferrovia della Valsugana faciliterebbe il trasporto ferroviario provinciale, permettendo di istituire dei collegamenti ferroviari diretti e senza inversione di marcia tra i maggiori centri urbani della provincia come Ala, Mori, Rovereto, Trento, Pergine, Levico e Borgo.



## campomarzio

Questa variante, oltre a ridurre notevolmente i tempi di percorrenza tra Pergine e Trento (10 minuti circa), permette di liberare



il tracciato delle ferrovie della Valsugana aprendo la possibilità di un suo riutilizzo per la realizzazione di un sistema di trasporto urbano ad alta frequenza e con fermate capillari, capace di collegare la collina al fondovalle.

Questo nuovo sistema di trasporto collinare integrato all'asse nord-sud di *Nordus*, è costituito da una nuova linea che, riutilizzando il tratto urbano della ferrovia della Valsugana dalla stazione di Trento fino al Polo Ferrari, scende poi da Cognola verso Trento nord, lungo il tracciato stradale della vecchia statale della Valsugana che è stato recentemente depotenziato a seguito della costruzione delle gallerie di Martignano.



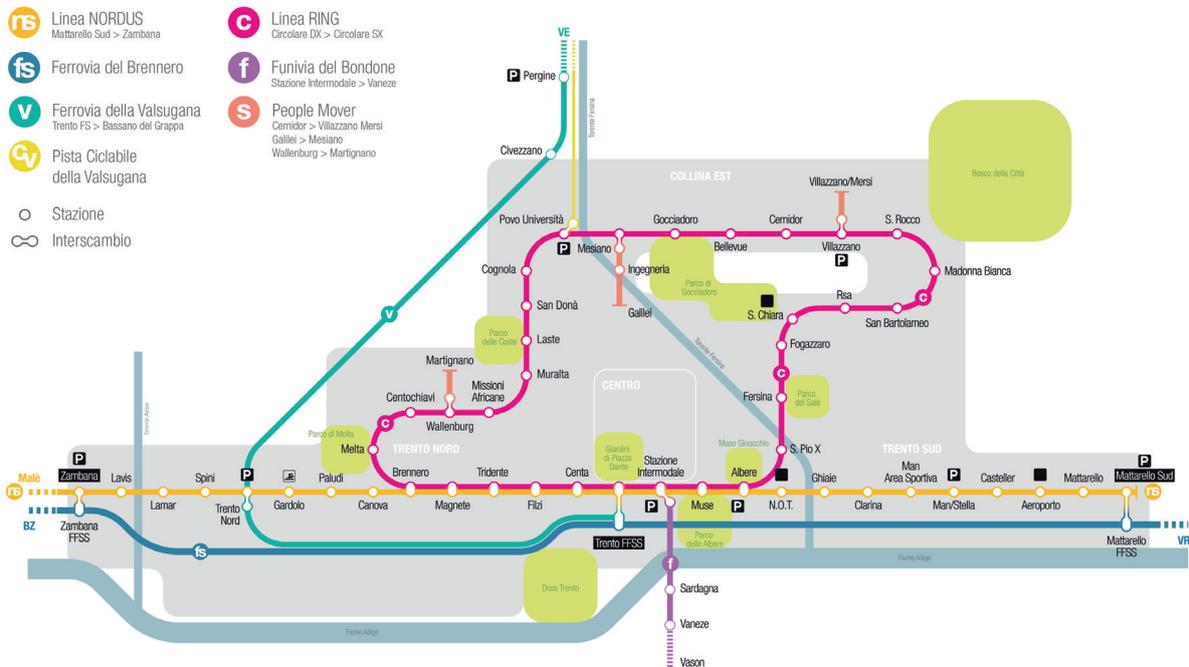
# campomarzio

In questo modo sarebbe possibile realizzare un collegamento ad anello denominato *Ring*, capace di collegare i quartieri di S. Pio X, Clarina e Bolghera, con i maggiori centri della collina come Villazzano, Povo, Cognola e Martignano, per poi ridiscendere in zona Solteri, proseguendo lungo Via Brennero fino alla stazione di Trento dove si avrebbe un nodo di interscambio con l'asse nord-sud, con la stazione autobus, con la ferrovia del Brennero e con quella della Valsugana. Le fermate sono posizionate ad una distanza di 400/500 metri per garantire la capillarità del servizio. La linea verrebbe servita da tram elettrici a scartamento ridotto, compatibili con la linea *Nordus* e con la ferrovia Trento Malè, con una frequenza di 15 minuti.

La linea *Ring* consente di mettere in rete tutte le sedi universitarie come il polo di Lettere, Sociologia e Economia, la nuova biblioteca universitaria alle Albere, lo studentato di San Bartolomeo, la facoltà di Mesiano, il Polo Ferrari a Povo e il nuovo studentato *Nest* in via Brennero. Una nuova fermata posizionata direttamente sotto i nuovi edifici del Polo Ferrari e servita da un ascensore, permette di avere un accesso diretto alle sedi universitarie e al paese di Povo. Il tracciato attraversa e collega anche i maggiori parchi pubblici della città come i giardini di Piazza Dante, il parco delle Albere, il parco di Maso Ginocchio, il parco del Salè con le piscine di Fogazzaro, il parco di Gocciadoro, il Bosco della Città, il parco delle Coste e il nuovo parco di Melta.

Questa nuova linea, integrandosi alla rete ciclabile esistente, è pensata per consentire il trasporto a bordo della bicicletta, permettendo a chi abita in collina di proseguire il tragitto in città in bici e viceversa. Il tracciato della Valsugana tra Povo e Pergine, dopo la costruzione della variante ferroviaria, potrebbe inoltre essere riutilizzato per completare la ciclabile di collegamento tra la Valsugana e Trento lungo un percorso molto panoramico che è già stato messo in sicurezza per l'attuale servizio ferroviario. Collegamenti verticali meccanizzati come ascensori verticali o inclinati e impianti di scale mobili permettono di estendere il raggio d'azione della linea, andando a collegare le stazioni della collina con le aree limitrofe come il centro di Villazzano e Martignano oppure l'area del Galilei con la fermata di Mesiano.

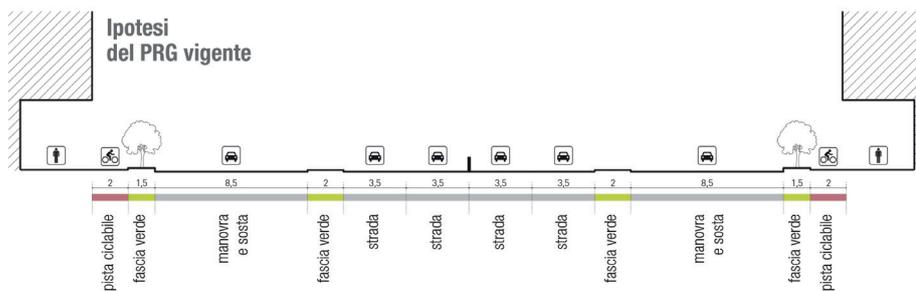
## Il Trasporto Pubblico Integrato



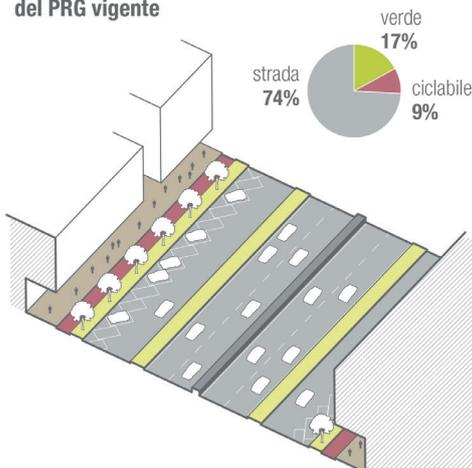
Lungo via Brennero il passaggio della linea Ring diventa l'occasione per una riqualificazione degli spazi aperti, attraverso una riorganizzazione della sezione stradale ed un potenziamento del verde pubblico e dei percorsi ciclopedonali.



## Riprogettazione di Via Brennero



### Ipotesi del PRG vigente



### Ipotesi in progetto

