

STUDIO TRASPORTISTICO RIGUARDANTE LA POSSIBILE REALIZZAZIONE DI UNA LINEA FERROVIARIA SUBURBANA TRA LA STAZIONE DI ZAMBANA E LA STAZIONE DI MATTARELLO

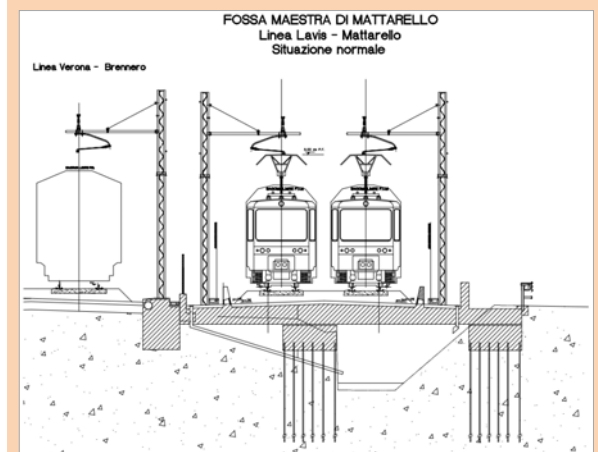
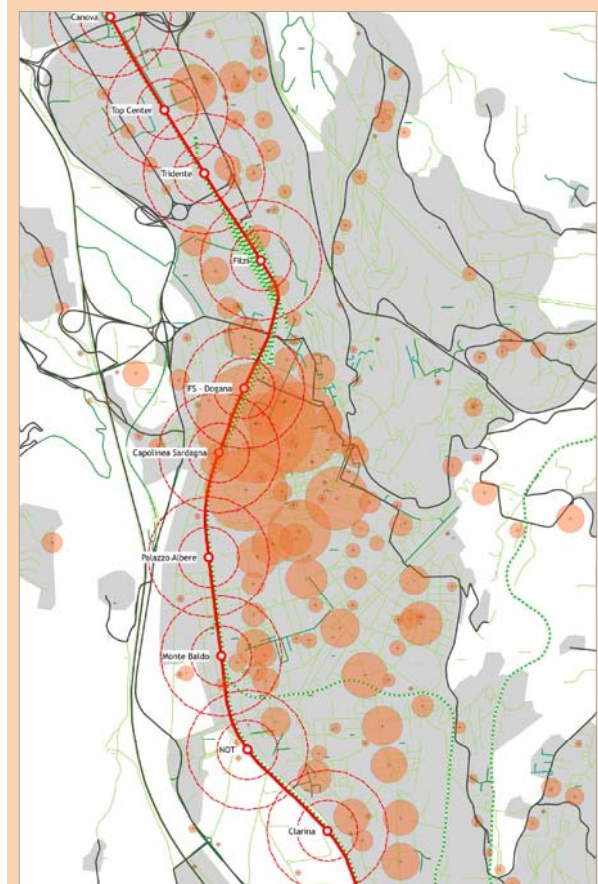
Lo studio è finalizzato a valutare le ipotesi di servizio di trasporto pubblico conseguenti alla possibile realizzazione di una linea ferroviaria suburbana elettrificata e a doppio binario con scartamento metrico tra la stazione di Zambana, sulla linea Trento-Marilleva, e la stazione di Mattarello. Le valutazioni proposte muovono da una prima analisi delle caratteristiche del progetto infrastrutturale e dalle ipotesi di modello di esercizio che risulta possibile istituire, in ragione delle caratteristiche della linea.

Lo studio ha valutato il progetto proposto da TTspa rispettando la fasatura, basata su due stralci funzionali e funzionanti (una prima fase sulla tratta parziale Zambana-NOT, una seconda sull'intero tracciato Zambana-Mattarello).

Sono state svolte alcune analisi propedeutiche per individuare le potenzialità della linea in rapporto all'attrattività del nuovo servizio di trasporto pubblico per l'utente finale, attraverso la stima dell'accessibilità rispetto al territorio, ai tempi di percorrenza, nonché in relazione alla domanda attuale su trasporto pubblico urbano (stimata a partire dai dati di bigliettazione del MIT). È stata inoltre formulata una proposta di riorganizzazione del trasporto pubblico urbano conseguente all'introduzione dei nuovi servizi ferroviari, con particolare attenzione all'eliminazione delle sovrapposizioni lungo la direttrice Nord-Sud e all'integrazione con la nuova linea, quantificando i risparmi massimi conseguibili in termini di percorrenze per ciascuna linea urbana.

La **ricostruzione della domanda complessiva**, necessaria alle valutazioni modellistiche per la stima della domanda potenzialmente acquisita dalla nuova linea è stata condotta a partire dai dati disponibili aggiornati al 2013, per tutte le modalità coinvolte presenti nell'area oggetto di studio (auto privata, Ferro Trenitalia, Ferro FTM, Bus Extraurbano, Bus Urbano), sulla base di una zonizzazione che ricalca, internamente al Comune di Trento, quella adottata dal PUM. Sono stati inoltre valutati i contributi di domanda relativi a grandi attrattori/generatori di traffico la cui attivazione è prevista nei diversi orizzonti temporali futuri di attivazione delle due fasi (in particolare il NOT, le Albere con la nuova Biblioteca Universitaria e diversi altri quartieri/aree da PRG), così da poter valutare l'efficacia della linea anche a fronte dell'evoluzione futura prevista della domanda in ambito urbano.

Gli **scenari sottoposti a valutazione trasportistica** mediante il software PTV Visum risultano dalla combinazione tra domanda e offerta nei diversi step realizzativi e nei diversi orizzonti temporali di evoluzione



STUDIO TRASPORTISTICO RIGUARDANTE LA POSSIBILE REALIZZAZIONE DI UNA LINEA FERROVIARIA SUBURBANA TRA LA STAZIONE DI ZAMBANA E LA STAZIONE DI MATTARELLO

della domanda. Oltre allo scenario sullo stato attuale (necessario alla calibrazione del modello), rispetto al quale valutare in misura differenziale l'efficacia della nuova linea, sono due gli scenari principali che sono stati oggetto di valutazione: la Fase 1 (entrata in esercizio prevista al 2021), con linea a doppio binario attivata tra Zambana e il NOT, e la Fase 2 (entrata in esercizio prevista al 2028), con linea a doppio binario interamente realizzata e servizi offerti tra Zambana e Mattarello. A questi scenari principali fanno riferimento le successive valutazioni economiche. In aggiunta, è stato simulato anche uno scenario teorico di lungo periodo, che ipotizza una crescita consistente della domanda a 30 anni (2043), in modo da verificare la capacità del sistema di rispondere a picchi di domanda molto elevati nell'ora di punta. Sono stati infine simulati due scenari "di contrasto", utili a cogliere il contributo incrementale degli scenari progettuali rispetto a scenari a domanda invariata (infrastruttura completa, domanda attuale) e a soluzioni infrastrutturali parziali (infrastruttura realizzata sulla sola tratta Zambana-Trento FTM, domanda attuale).

Le valutazioni modellistiche hanno permesso di individuare la **domanda potenziale** sulla nuova linea Nord-Sud, riveniente da ciascuna delle altre modalità, pubbliche e privata. Va considerata di particolare interesse per la sostenibilità dell'intervento la quota trasferita da mezzo privato, aggiuntiva rispetto alla domanda che, nei diversi orizzonti temporali, già utilizza la rete dei trasporti collettivi. Se si guarda infatti all'intero sistema del TPL trentino (bus urbano, bus extraurbano, ferro FTM e ferro Trenitalia), è chiaro che il vero plus, in termini economici, trasportistici e ambientali, è rappresentato dalla domanda sottratta al mezzo privato. In particolare, attraverso analisi di sensitività rispetto al costo della sosta in campo urbano (stimate rispetto ad ipotesi di incremento del 50% e del 100%), è stato possibile individuare le ricadute che le politiche tariffarie sulla sosta (o, per estensione, eventuali politiche di controllo dell'accessibilità al Centro su mezzo privato) possono determinare a favore della nuova linea.

Le **valutazioni economiche** che completano lo studio ricostruiscono dapprima i costi di realizzazione (forniti da TTspa) per ciascuno scenario principale proposto e successivamente, a partire dagli attuali costi di gestione infrastruttura e di esercizio, viene stimato il costo di esercizio per entrambe le ipotesi di infrastrutturazione (Fase 1 e Fase 2). Come indicatore aggregato viene proposto il rapporto tra le diverse voci di costo e la domanda, aggiuntiva rispetto allo stato attuale, acquisita da mezzo privato.

