

## METROLAND

### Il problema di fondo

Fin dal suo primo annuncio, il progetto Metroland ha sollevato numerosi interrogativi, a partire dalla fattibilità economica, tecnica e geologica, fino all'accettabilità psicologica di un sistema di trasporto rapido esteso in galleria per 170 km su 200. Interrogativi rimasti finora senza adeguata risposta.

Tuttavia, la prima domanda che si dovrebbe avanzare è più semplice: a cosa serve Metroland, qual è il suo ruolo nella mobilità provinciale? Se si considera la domanda di trasporto interna (prescindendo quindi dai flussi turistici) si possono ipotizzare due scenari alternativi.

Nel primo scenario, Metroland potrebbe essere un'infrastruttura chiamata ad assorbire l'attuale domanda di trasporto tra Trento e le valli. Tuttavia, appare subito evidente la scarsa corrispondenza tra la struttura della domanda di trasporto e l'articolazione di Metroland. Infatti, come ha certificato lo studio TPS, gli spostamenti che hanno le valli come origine e Trento come destinazione (e viceversa) sono solo una quota trascurabile della domanda di mobilità valliva, del tutto insufficiente a giustificare un sistema di trasporto rapido di massa come Metroland<sup>1</sup> e a sostenerne (neppure parzialmente) i costi di realizzazione e di gestione. Si tratta quindi di un'ipotesi che può essere immediatamente abbandonata.

Nel secondo scenario, Metroland potrebbe essere un'infrastruttura destinata a inserirsi - tra vent'anni - in un sistema di relazioni territoriali radicalmente diverso, caratterizzato da una struttura della mobilità in gran parte coincidente con la struttura del nuovo trasporto collettivo. Ciò potrebbe accadere se tutte le origini si concentrassero attorno alle sue stazioni nelle valli, e se tutte le possibili destinazioni si riunissero nel nodo in cui le quattro linee convergono: Trento. Detto altrimenti: l'offerta di trasporto di Metroland potrebbe effettivamente coincidere con la domanda di trasporto prodotta da un generale pendolarismo, che riduca le valli periferiche al ruolo di bacino residenziale e assegni a Trento ogni attività e ogni servizio - con l'unica eccezione del turismo. (Del resto, le reti ferroviarie metropolitane tendono a innescare questa polarizzazione per la loro stessa struttura.)

Sarebbe però una scelta quantomeno discutibile, e soprattutto in evidente conflitto con l'intera politica insediativa fin qui seguita dalla Provincia autonoma di Trento, basata sulla dispersione e sul decentramento. Rimane quindi da capire se, presa la decisione di realizzare Metroland, la PAT intenda o no rivedere completamente il Piano urbanistico provinciale per adeguarlo al nuovo assetto delle relazioni tra le parti del territorio trentino.

## **Sistemi insediativi e sistemi di trasporto**

Di tale revisione non v'è nemmeno il sentore. Sembra dunque che non s'intenda tenere nella debita considerazione l'intima relazione esistente tra sistemi insediativi e sistemi di trasporto.

Dopo aver perseguito per mezzo secolo una politica territoriale (la cosiddetta "campagna urbanizzata")<sup>2</sup> che ignorava totalmente il ruolo del trasporto pubblico, non si può pensare di servirne la mobilità erratica con un sistema di trasporto di massa, qual è quello ferroviario.

La struttura orografica del Trentino avrebbe dovuto suggerire, fin dall'inizio, un sistema insediativo concentrato in ambiti urbani ad alta densità, disposti lungo linee di trasporto collettivo che dalla valle dell'Adige si ramificassero nelle valli laterali.<sup>3</sup> Si è optato per lo schema opposto, per la dispersione nel territorio di residenza, attività e servizi, collegati da un intricato sistema infrastrutturale che dipende quasi interamente dall'automobile e - in generale - dal trasporto su gomma.

### **A questo punto**

Che fare? Considerato l'abnorme consumo di territorio causato dal modello insediativo fin qui seguito, la strada verso la concentrazione e la ri-densificazione sembra in ogni caso imprescindibile.

Quindi, se si vuole davvero guardare al domani con responsabilità, occorre essere consapevoli che il Trentino ha davanti a sé tre alternative:

- a) addensare residenza, attività e servizi nei molti nuclei dispersi nel territorio provinciale, promuovendo la mobilità pedonale al loro interno e puntando alla riqualificazione ecologica degli attuali veicoli (autovetture, autobus e ferrovie locali) per le interconnessioni con il territorio;
- b) riorganizzare progressivamente buona parte del sistema insediativo provinciale, concentrando residenza, attività e servizi, in pochi nuclei ad alta densità serviti da sistemi di trasporto pubblico lungo le valli (diversi quindi da Metroland);
- c) riorganizzare radicalmente l'intero sistema insediativo provinciale, concentrando residenza, attività e servizi, in pochissimi nuclei<sup>4</sup> ad altissima densità serviti da sistemi di trasporto pubblico intervalle (rapido e ad alta capacità, come Metroland).

L'ultima ipotesi si può scartare immediatamente, vista l'evidente irrealizzabilità sul piano urbanistico (per mancanza di volontà politica e consenso sociale, prima ancora che di risorse).

La prima ipotesi, almeno per la parte della riqualificazione ecologica dei mezzi di trasporto, si sta già autonomamente realizzando grazie al progresso tecnologico nella riduzione delle emissioni. Tra vent'anni (tempo stimato per la realizzazione di Metroland) si sarà prevedibilmente completata grazie ad un parco di veicoli circolanti con emissioni ridotte se non prossime a zero. Rimarrebbe quindi da avviare il necessario riordino urbanistico: la densificazione edilizia e la concentrazione funzionale.

La seconda ipotesi, che prevede una maggiore densificazione e concentrazione funzionale ed un più rilevante ruolo del trasporto collettivo di valle, è compatibile con la prima e può essere con essa integrata. Si pensi, ad esempio, alle opportunità che si possono cogliere per il riordino e la concentrazione funzionale di Trento e Rovereto grazie alla realizzazione dei loro by-pass ferroviari: attorno ai vecchi tracciati ferroviari, preferibilmente interrati negli ambiti urbani, potrebbero concentrarsi tutti i nuovi servizi di rilevanza provinciale e sovracomunale, offrendo a un ampio bacino d'utenza la possibilità di un trasporto veloce e diretto, senza scambi intermodali.

## **Il turismo**

La componente turistica dei flussi di traffico che attraversano il Trentino non è certo irrilevante, ma è anche molto difficile da trasferire su un sistema come Metroland, per due evidenti ragioni. La prima è che l'intermodalità rappresenta per il turista (e per il suo cospicuo bagaglio) un ostacolo ben maggiore rispetto al pendolare. La seconda è che le destinazioni turistiche sono estremamente diffuse sul territorio e coincidono solo eccezionalmente con le stazioni di Metroland, che non sembra dunque rappresentare un'alternativa vantaggiosa rispetto all'automobile o al pullman.

Si deve inoltre considerare che il turismo, con il suo carattere stagionale e i suoi cicli settimanali, non può certo essere considerato come l'utenza di base per un servizio che deve essere assicurato quotidianamente per l'intero anno.

## **Una proposta**

Se si vuole realmente porre un freno alla crescita del traffico automobilistico per mezzo di un sistema di trasporto collettivo ramificato nelle valli, occorre partire dalle sue radici e dal suo tronco, cioè dagli ambiti urbani che offrono una massa e una densità sufficienti ad alimentare un sistema di trasporto rapido: Trento e Rovereto.

È nelle zone più densamente abitate della valle dell'Adige che il trasporto pubblico va, in primo luogo, potenziato. Tecnicamente, ciò implica rivedere le scelte urbanistiche, piuttosto che sostituire i mezzi. Significa raccogliere nel fondovalle, attorno a luoghi serviti - con frequenze adeguate - da un sistema di trasporto a sviluppo lineare, tutti i servizi di rango elevato. Significa scendere dall'autobus (o dal tram, o dal metrò, o dal treno regionale...) e potersi recare a piedi all'ospedale, all'università, alla scuola superiore, agli uffici pubblici, alle zone commerciali distanti poche centinaia di metri.

Trento e Rovereto hanno la possibilità di dotarsi di un'infrastruttura di questo genere, anche in sede propria e con alta velocità commerciale. E hanno la possibilità di raccogliere attorno a questa infrastruttura tutti i servizi d'area vasta o a forte capacità attrattiva.

L'occasione, forse irripetibile, è fornita dai by-pass ferroviari che si dovranno realizzare, qualunque siano le scelte tecniche relative a TEN-T 1, il corridoio ferroviario ad alta capacità che attraversa il nostro territorio. Il declassamento dell'attuale tracciato ferroviario e il suo interrimento a Trento (proposto da

Busquets e inserito nel piano regolatore della città - approvato dalla PAT) fornisce una chance irrinunciabile: integrare, in un solo intervento, riordino urbanistico e trasporto collettivo, per dare origine a polarità urbane in grado di connettersi tra loro e, quindi, col resto del territorio.

Se sacrifichiamo ogni risorsa per Metroland, non avremo più i mezzi necessari per affrontare imprese di questa portata. Ma se non costruiamo prima un tronco adeguato, non ha alcun senso costruire i rami, che andranno comunque totalmente riprogettati, per essere quanto più flessibili e capillari.

## **Conclusioni**

Il futuro della mobilità nel Trentino non può essere considerato separatamente dall'assetto urbano e territoriale, con cui il progetto Metroland è oggi palesemente incongruo e in gran parte incompatibile. Sistemi insediativi e sistemi di trasporto vanno pensati e riorganizzati congiuntamente. È quindi più che mai necessaria e urgente un'ampia riflessione, tecnicamente approfondita e socialmente partecipata, sulle alternative che si possono realisticamente adottare per migliorare in modo integrato la mobilità e l'assetto territoriale del Trentino.

La realizzazione di Metroland assorbirebbe, per un arco temporale di almeno vent'anni, una tale quantità di risorse pubbliche da rendere impraticabile qualsiasi altra ipotesi di riorganizzazione della mobilità entro il territorio provinciale. Una decisione di tale portata non può essere presa a prescindere da una comparazione con le alternative.

Metroland rischia inoltre di lasciare senza prospettive e senza risorse proprio gli ambiti urbani maggiori (Trento e Rovereto) dove il trasporto collettivo potrebbe e dovrebbe svolgere con maggiore efficacia il suo ruolo.

È infine necessario recuperare il deficit di confronto che da più parti - se non da tutti - è stato lamentato. Italia Nostra, com'è sua tradizione, dichiara fin d'ora la più ampia disponibilità a contribuire al dibattito, cui questo documento vuole apportare un contributo.

La Direzione di Italia Nostra  
Sezione trentina

- 
- <sup>1</sup> Per Metroland si prevede un sistema di linee più esteso di quello di Singapore, che serve un bacino di 4.2 milioni di utenti.
- <sup>2</sup> Sorprendentemente, Metroland sembra essere proposta proprio come l'infrastruttura mancante per completare l'urbanizzazione della "campagna" (o meglio, di ciò che ne resta). Insomma: un ulteriore strumento per disincentivare l'urbanizzazione, per contrastare le temute "migrazioni depauperatrici" (PUP '67). Dovrebbe tuttavia risultare evidente che si tratta di una strategia opposta a quella iniziale, che aveva come nucleo essenziale l'autosufficienza delle cosiddette "unità insediative", da realizzare con il decentramento di servizi e funzioni. E, nella misura in cui non sia strategicamente opposta, oggi Metroland non può che risultare marginalmente integrativa. Tale quindi da non giustificare il sacrificio di un enorme quantità di risorse collettive.
- <sup>3</sup> Un appunto a proposito delle reti: è incongruo il confronto proposto tra la rete della fibra ottica, strutturata in dorsali e ramificazioni sempre più capillari, e l'integrazione di Metroland con il trasporto locale. Infatti: nelle reti di telecomunicazioni non esistono i disagi e i tempi morti dell'intermodalità, che è il maggiore handicap del trasporto collettivo. Nella situazione odierna, per la maggior parte degli utenti, Metroland costituisce un passaggio intermodale aggiuntivo, una penalizzazione che azzerava praticamente i vantaggi attesi in termini di velocità di servizio.
- <sup>4</sup> I centri abitati serviti da Metroland, nella sua ultima versione, sono 13 (a parte Trento e Rovereto): Tione, Ponte Arche, Arco, Mori; Malè, Dermulo, Mezzocorona; Primiero, Borgo Valsugana, Pergine; Soraga, Cavalese, Cembra.