

Campomarzio: linea anche per la collina

# IDEA RING

## Un tram per la città

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

L'hanno chiamata «Tuttocittà 2016». Una proposta per il sistema integrato della mobilità di Trento». Quelli di Campomarzio, un collettivo di giovani architetti e ingegneri trentini (Pietro Ambrosini, Michele Andreatta, Alessandro Busana, Daniele Cappelletti ed Enrico Lunelli) se lo sono autofinanziato, innamorati della loro città come sono. Perché, va detto subito, solo una grande passione può muovere dei giovani ad investire tempo ed energie per mettere in campo un'ipotesi infrastrutturale e trasportistica come questa.

Una proposta inedita, che «cade» in un momento opportuno: l'avvio (che invero ancora non s'è visto) della costruzione del nuovo Piano regolatore generale del capoluogo.

**Una questione strategica.** Ebbene, Ambrosini premette: «La città di Trento ha tutto, in termini di servizi, dai nidi agli impianti sportivi, manca invece un serio discorso in tema di trasporti». «Ma se non c'è una impostazione chiara in tema di mobilità e infrastrutture» aggiunge Cappelletti «è difficile impostare delle scelte urbanistiche». È allora strategico, mentre ci si appropria alla revisione del Prg, concentrarsi sul tema delle infrastrutture trasportistiche.

**Città lunga e limiti del Nordus.** Tocca ad Alessandro Busana chiarire due elementi che danno senso alla proposta di mobilità alternativa a quelle fin concepite: dal Val (veicoli leggeri senza pilota, modello Torino) al Nordus, l'utilizzo metropolitano della Trento-Malé. Il primo elemento è la forma allungata della città: «Tra Lavis e Mattarello, un unico abitativo, ci sono 16 km. All'opposto di Bolzano, città concentrata in un diametro di 4 km». Il secondo elemento è l'altimetria: il 40% degli abitanti vive in collina, soprattutto nella parte est.



Un bypass della ferrovia della Valsugana tra Civezzano e Trento nord, per liberare il tracciato attuale

E basta osservare cosa accade al mattino nella zona di Port'Aquila, intasata dai flussi di traffico di chi scende da Martignano, Cagnolà, San Donà e Povo per cogliere l'effetto sulla mobilità. Ecco perché il progetto del Nordus, su cui puntano Provincia e Comune di Trento, alla caccia di fondi europei per finanziarlo, è limitato: affronta, in modo parziale, il primo elemento, quella del collegamento nord-sud nel fondovalle, da Zambana-Lavis a Mattarello. Ma bypassa del tutto parti della città consolidata, come il popoloso Gardolo, ed evita la collina. «Ma vicinanza e frequenza delle fermate sono decisivi per garantire un successo al trasporto pubblico» dice Cappel-

letti. Pure la proposta della funicolare tra Piazza Venezia e Povo mostra tutti i suoi limiti, agli occhi del collettivo di Campomarzio, per superare il nodo del dislivello: «È un collegamento point to point, come una funivia, ma se non è inserito in una rete di trasporto integrata non funziona. Non c'è una connessione diretta per lo studente che arriva alla stazione di Trento da Verona e deve recarsi in piazza Venezia per salire in collina. Una soluzione point to point come la funivia ha senso per collegare la città al Bondone, con punto di partenza vicino alla stazione, non per la collina est».

**Valsugana: linea inadeguata.** Da qui l'idea di risolvere il nodo dei collegamenti con la collina per mezzo del «Ring», un percorso ad anello in tram che utilizza in parte la ferrovia della Valsugana. Così com'è, questa ferrovia è limitata, sia perché non è elettrificata, sia per il percorso che attraversa la città dalla collina alla stazione passando sulle arcate dietro l'ospedale. «È un dato oggettivo. La ferrovia della Valsugana» dice Busana «per il tipo di tracciato, per il dislivello, per il nu-

mero delle fermate, non può essere caricata ulteriormente di una valenza trasportistica urbana. È una struttura di fine '800 e va totalmente ripensata».

**Una «nuova» Valsugana.** La Provincia, in passato, per risolvere una volta per tutte il problema, aveva ipotizzato di trasferire in tunnel la linea della Valsugana dalla piana di Pergine a Trento sud. La proposta di Campomarzio, all'opposto, prevede la creazione di un bypass ferroviario che si stacca dalla zona a valle di Civezzano e, attraverso un tunnel di 6,5 km, sbucca a Trento nord, in zona Bermanx, per una connessione diretta, rettilinea ed elettrificata, con l'asta dell'Adige. E

da lì, seguendo il tracciato della Trento-Malé, si collega alla stazione di Trento.

**La possibilità del «Ring».** Il vantaggio sarebbe quello di ritrovarsi con il tratto cittadino di 7 km dell'attuale linea della Valsugana, tra la stazione di Trento e Povo, liberato: «Una risorsa incredibile» dice Cappelletti. Com'è una risorsa il tratto dell'ex statale 47 sgravato del grosso del traffico dopo l'apertura della galleria di Martignano. Utilizzando queste due infrastrutture, tratto di ferrovia ed ex 47, potrebbe essere realizzato il «Ring», il progetto di tram ad anello di 16,5 km (vedi servizio in basso). Per farlo sarebbe necessario superare l'orrido di Ponte Alto con un viadotto semicircolare. Strategico, però, sarebbe completare il «Ring» utilizzando per il tram il sedime di via Brennero, con nove fermate nel fondovalle e condivise con il Nordus, che a sua volta i tecnici di Campomarzio propongono di trasformare da treno a tram nel tratto tra Zambana e Mattarello. «La filosofia» dice Cappelletti «è quella di utilizzare il più possibile le infrastrutture esistenti, a costi competitivi con quelli del Nordus».



A fianco, da sinistra, gli architetti di Campomarzio, Pietro Ambrosini, Alessandro Busana e Daniele



La stazione del tram progettata a San Donà

### IL PROGETTO

I costi: 129 milioni per il bypass ferroviario, 80 per il «Ring»

## Trentuno fermate, 94 mila utenti

Il tracciato del «Ring», il tram a servizio anche della collina, sarebbe lungo 16,5 km, comprendendo i 7 della linea attuale della Valsugana nel tratto tra la stazione di Trento ed il Polo Ferrari dell'Università a Povo. Lo «scalinio» di Povo sarebbe superato, dal sedime della linea attuale, con un ascensore per collegare il tram al paese. Da lì, il collegamento con la ex statale 47 (via Bassano), avverrebbe con un viadotto in curva per superare l'orrido di Ponte Alto. Con l'impostazione di sfruttare il più possibile le infrastrutture esistenti, per altri 5 km di linea il tram correrebbe lungo la ex statale 47 della Valsugana che «taglia» la collina est, una strada sovradimensionata dopo l'apertura della galleria di Martignano. Nel tratto dell'attuale ferrovia della Valsugana, «riciclato» ad uso tramvia, le fermate previste sono quelle di Trento stazione, della ipotizzata stazione intermodale sull'area ex Sit, al Muse, alle Albere, in S. Pio X, del Fersina, di Fogazzaro, del S. Chiara, della Civica Rsa, dello studentato di S. Bartolomeo, poi di Madonna Bianca, S. Rocco, Villazano, Cernidor, Gocciadoro, Mesiano e Povo Università. Quelle lungo la ex statale 47 sono previste a Cagnolà,



Laste, Maso Wallenburg, Centochiavi e Melta. Lungo via Brennero, il «Ring» si affiancherebbe alla linea del Nordus (trasformato in tram da Zambana a Mattarello) con alcune fermate condivise: Brennero, Magpette, Tridente, Filzi e Centa, per chiudere l'anello alla stazione. In tutto, 22 fermate, più 9 in comune con il Nordus. Tra ogni fermata 4-500 metri di distanza. Si stimano 94.610 potenziali utenti. Quanto ai costi, il

Nordus, cioè l'utilizzo metropolitano della «Vaca Nones» e la realizzazione della nuova stazione intermodale sull'area ex Sit (compreso lo spostamento della stazione Trento-Malé) prevede un investimento di circa 250 milioni di euro. I tecnici di Campomarzio stimano un costo di 120 milioni per il bypass ferroviario della linea della Valsugana tra Civezzano e Trento nord e di circa 80 milioni per il Ring.

Do. S.



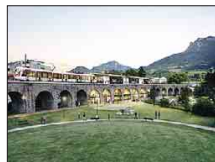
La nuova via Brennero con il passaggio del tram. A fianco, il sistema di trasporto



Cappelletti. Sopra, i tram in via Brennero



sull'ex statale 47 della Valsugana



Il tram sulle arcate a Trento sud

**MOBILITÀ**

Quartieri, strutture universitarie e parchi pubblici collegati dal «Ring». E linea della ferrovia tra Povo e Pergine liberata per farne la pista ciclabile. Pietro Ambrosini: «La politica non ha visione, quella che ha avuto Oss Mazzurana»

# I giovani progettisti: «Così si cambia e riqualifica la città»

## Dietro la proposta del «Ring» una visione del futuro della città»

C'è, dietro la proposta del «Ring», un'analisi trasportistica, a partire dal contesto sovragregionale del progettato Treno delle Dolomiti (la realizzazione della ferrovia Calalzo-Cortina-Dobbiaco e della Primolano-Feltre) in cui si colloca il potenziamento, con elettrificazione, della linea della Valsugana. Il bypass tra Civezzano e Trento nord permette inoltre di ridurre notevolmente i tempi di percorrenza del treno: 10 minuti tra Pergine e il capoluogo. C'è anche, da parte dei giovani architetti-ingegneri del collettivo Campomarzio, uno studio tecnico puntuale: ad esempio sulle sezioni della riprogettata via Brennero per farci passare il tram: 6,5 metri di sezione per le due linee, Nordus e Ring, che si affiancano nel tratto di fondovalle, più i tratti di banchina, strada, pista ciclabile, fascia verde, spazi sosta e manovra laterali. C'è pure una stima dei costi (120 milioni) per il bypass ferroviario della Valsugana tra Civezzano e Trento nord, 80 per il Ring) e delle modalità di finanziamento: «Il tram, l'esperienza di Cagliari e Sassari insegnano» dice l'ingegnere-architetto **Daniele Cappelletti** «sfrutta vecchie infrastrutture, ha costi ridotti rispetto al treno, ha una accelerazione migliore, è più leggero e adatto al sistema infrastrutturale urbano. Per il finanziamento, si dovrebbe sfruttare la realizzazione della nuova linea del Brennero, considerando gli interventi sulla città opere di completamento, beneficiando di risorse europee». Ma c'è, prima di tutto, una visione di città e l'ambizione di contribuire a cambiarla e migliorarla. L'architetto **Pietro Ambrosini**, trentenne, lo dice pane al pane: «Trento è una bella addormentata. Potrebbe esprimere, con l'Università e il Muse, una potenzialità creativa e culturale incredibile». «Ha invece un basso profilo» aggiunge **Alessandro Busana**. La proposta è dunque chiara: cogliere l'occasione, a partire dal ripensamento del sistema infrastrutturale e della mobilità, per impostare il nuovo Prg all'insegna della riqualificazione degli spazi

urbani. Si tratta, ragionando sui collegamenti tra i quartieri e l'integrazione della collina nella rete trasportistica, di «decentralizzare lo sguardo». Dicono insieme **Ambrosini** e **Busana**: «A Trento si è sempre lavorato molto sul centro storico. Cosa degna, perché è diventato un gioiello, stupendo, che attira turisti. Ma oggi serve spostare l'attenzione dal centro, anche scaricandolo di funzioni, a Trento nord e alle altre periferie: anche l'asse di via Verona soffre di un enorme carico di traffico e di carenza di attenzione, investimenti e cura». Riqualificazione rappresentata anche dalla messa in rete di tutti i quartieri attraversati dal Ring e di tutte le sedi universitarie con la nuova biblioteca alle Alberi. Garantirebbe inoltre un collegamento diretto tra tutti i parchi pubblici più importanti della città: giardini di Piazza Dante, parco delle Alberi, parco di Maso Ginocchio, parco del Salè e piscine Fogazzaro, parco di Gocciadoro, Bosco della Città, parco delle Coste e nuovo parco di Melta a Trento nord. E, liberando la ferrovia della Valsugana, permetterebbe di utilizzare il tratto di sedime tra Povo e Pergine (protetto da paramassi, con pendenza ideale e contesto ambientale unico sopra la forra di Ponte Alto) per farne la nuova pista ciclabile di collegamento con la città. Si chiama, il progetto, «Tuttocittà 2026». Non a caso, perché nel 2026 dovrebbe essere ultimato il tunnel del Brennero, che comporterà una rivoluzione della mobilità su ferro. Serve dunque uno sguardo lungo, come stanno facendo in Alto Adige dove Provincia e investitori privati puntano sulla «cura del ferro» e la mobilità ferroviaria ai fini anche del potenziamento dell'industria turistica. Sguardo lungo e capacità di visione. «Il fatto è che però oggi la politica» dice **Ambrosini** «è orientata al problem solving, con un approccio emergenziale-manageriale. Non c'è visione. Quella che ha avuto Oss Mazzurana a fine '800». E se lo dice un giovane di trent'anni, c'è di che riflettere. **Do. S.**



L'ipotesi di viadotto sull'orrido di Ponte Alto per collegare la linea del tram «Ring» tra Povo e l'ex statale 47

**Ambrosini**



Pietro V. Ambrosini ha 30 anni. Laurea in architettura all'Università IUAV di Venezia e al Politecnico di Milano, ha collaborato con lo Studio Tapiro (VE).

**Busana**



Alessandro Busana ha 31 anni e ha conseguito la laurea di ingegneria edile-architettura presso l'Università di Trento con una tesi sul sistema dei trasporti locale.

**Cappelletti**



Daniele Cappelletti, 33 anni, con una laurea in ingegneria edile-architettura a Trento, è stato assistente di «Urban Design Theory» al Mit di Boston (Stati Uniti).