

MOBILITÀ

Il sindaco Andreatta rivela: «Ci stiamo lavorando da due mesi, anche all'interno del gruppo di lavoro del Prg». Obiettivo: un protocollo d'intesa entro l'anno

La vecchia idea di Busquets, con il boulevard era l'asse portante della pianificazione del 2002. Poi, la soluzione fu accantonata: troppo costosa e impraticabile

Ferrovia: rispunta l'interramento

Ora, Comune e Provincia «trattano» con il Governo

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

Alessandro Andreatta, giacca e cravatta d'ordinanza riposti nell'armadio e un paio di settimane di tregua giuntale per tirare il fiato, che non gli manca («Venerdì mi sono fatto il Vioz, 1.300 metri di dislivello dal Doss dei Gembri» racconta), mette lì la frase come nulla fosse, non appena gli si chiede se sulla mobilità cittadina si muove qualcosa: «La novità assoluta» dice il sindaco «è che nei prossimi mesi ci sarà una accelerazione sul tema del Tac-Tav, il treno ad alta capacità e velocità legato al raddoppio della ferrovia del Brennero. E in questo contesto stiamo pensando all'interramento di binari per tre chilometri, come aveva concepito l'archi-

che Trento abbia una stazione internazionale. È la ragione per cui, a suo tempo, fu ipotizzata una nuova, grande stazione all'ex Scalo Filzi. Ma abbiamo poi riflettuto: la stazione deve rimanere nel cuore della città, magari portata su più livelli interrati, come a Bologna, Milano, Firenze».

È qui che spunta - rispunta - il progetto di interrimento. «C'è chi ci ha fatto capire» spiega il sindaco «che si potrebbe realizzare il bypass sotto la collina est per le merci e utilizzarlo in una prima fase anche per i passeggeri, realizzando una stazione provvisoria sull'ex Scalo Filzi. Il tempo necessario per interrare i tre chilometri di ferrovia statale».

I vantaggi, aggiunge Andreatta che ha cominciato ad affrontare la questione anche nel gruppo di lavoro per la revisione del Prg, sarebbero molteplici: «Prima di tutto, si potrebbe realizzare lo scavo a cielo aperto, non avendo i treni che vi passano sopra. Ed i costi sarebbero di molto ridotti, almeno dimezzati. E, poi, se scavi, sotto ci puoi far passare anche il «Nordus» che arriverà al nuovo ospedale (l'utilizzo metropolitano della Trento-Milano ndr). Sopra, invece, la ciclabile, i marciapiedi larghi, la corsia dedicata ai bus urbani». Fino a pochi mesi fa, c'era un problema di costi: cos'è cambiato? «Ci sono risorse europee e nazionali, e ci sono, in parte, i 550 milioni accantonati da Autobrennero per la ferrovia. Nel 1870, la rettificazione dell'Adige per far passare la ferrovia, cambiò il volto della città. Il concetto è oggi lo stesso: concepire il grande corridoio infrastrutturale Ten tra Helsinki e La Valletta come una grande opportunità per eliminare la frattura tra est e ovest della città rappresentata dalla ferrovia, com'era nel disegno di Busquets».

Anche il progetto del «Ring», di tramvia a servizio della collina, dovrebbe - secondo Andreatta - essere valutato dentro questo scenario. Aspetti problematici? «La tempistica» risponde il sindaco «ci vorranno anni, e intanto dovremo convincere i cittadini a pazientare e trovare nuove soluzioni per il collegamento nord-sud, potenziando i bus o con altre modalità. La cosa più importante è convincere l'Italia, il Governo, della bontà del progetto. La stessa cosa stanno facendo a Verona. Ci stiamo lavorando da un paio di mesi». Il primo passaggio, entro l'anno, dovrebbe essere un protocollo d'intesa tra Comune, Provincia, Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e Ferrovie.



L'IPOTESI

Si potrebbe realizzare il bypass sotto la collina est per le merci e utilizzarlo in una prima fase anche per i passeggeri

Alessandro Andreatta / 1

L'OPPORTUNITÀ

Se scavi, sotto ci puoi far passare anche il «Nordus». Il corridoio del Brennero è un'opportunità, come lo fu la rettificazione dell'Adige

Alessandro Andreatta / 2

Inversione di marcia rispetto alle linee programmatiche della revisione del Prg che avevano sancito l'addio al grande progetto

tetto Busquets». Caspita! «Clamoroso al Cibali» avrebbe detto il mitico radiocronista Sandro Ciotti.

Perché quella del sindaco è a tutti gli effetti una inversione di marcia rispetto a quanto messo per iscritto pochi mesi fa. L'interramento della linea ferroviaria, con la creazione del famoso boulevard, era la spina dorsale del Prg del 2002 firmato dall'architetto catalano. Ma non se fece nulla: troppo costoso, soluzione impraticabile. Tanto che il sindaco, nel presentare l'8 marzo scorso al Consiglio comunale le linee portanti del nuovo Prg, quel dietrofront all'interramento l'aveva messo nero su bianco.

Cos'è cambiato, in pochi mesi? «Il passaggio del Tac-Tav è un passaggio decisivo, e Trento dovrà dire cosa vuole» risponde Andreatta «a fine anni Duemila, abbiamo già dato il via libera al bypass in galleria sotto la collina est, per il transito delle merci. L'allarme, la nostra preoccupazione, è che i passeggeri continuino a passare in città e

L'AGENDA. Il sindaco: «Dobbiamo fare di più. Immigrati: il modello è quello tedesco» Prg, immigrazione e sicurezza: le tre «sfide» dopo Ferragosto

«Certo, il primo anno di consiliatura è stato impegnativo, ci sono stati due, tre passaggi a vuoto in Consiglio. Ma da settembre 2016, abbiamo cambiato passo e trovato la coesione in maggioranza. E riconosco che in questo secondo anno c'è stata una minoranza per nulla barricadera, ma complessivamente costruttiva, che ha esercitato il suo diritto-dovere di critica» dice il sindaco Andreatta. Cosa c'è in agenda per la ripresa dei lavori dopo Ferragosto? «Ci sono tre sfide» risponde il sindaco «il nuovo Prg, l'immigrazione e la sicurezza...». Sul Prg la domanda è scontata: è disposto a scommettere di approvare la revisione entro la consiliatura? «La tempistica è molto cambiata con la riforma

urbanistica, che ci aiuta: dopo la prima adozione e le osservazioni della Provincia, la seconda adozione va fatta entro cinque mesi». Ma quando ci sarà la prima adozione? «Non rispondo, perché c'è un gruppo, che è una novità assoluta, al lavoro da mesi per la revisione». E si può sapere cos'ha elaborato fin qui? «No. Posso solo dire che ha studiato e toccato alcuni temi. Il primo riguarda il ruolo della città di Trento. L'approccio, per migliorare l'immagine e identità di città, è quello di non ragionare più per compartimenti stagni: turismo, ambiente, mobilità-accessibilità, cultura, agricoltura... Trento deve promuoversi complessivamente: nella competizione tra città, ha molte carte da giocare e può «vendersi» meglio». Sul fronte

dell'immigrazione, il sindaco dice: «Ci ha colti tutti impreparati, per l'accelerazione che ha avuto. Il modello è quello delle città tedesche, dove in sei mesi danno una risposta ai richiedenti asilo (o integrati in terra tedesca, o in altro Paese, o una risposta negativa). Non è dignitoso tenere in un recinto per 10-12 mesi persone che hanno sofferto. Dobbiamo impegnarci di più, facendo però capire che non si può accettare chi non si impegna e non rispetta le regole. Prg, immigrazione e sicurezza sono temi tra loro legati. L'idea è quella di una città accogliente ma sicura, inclusiva ma anche capace di integrazione vera. Il lavoro di integrazione che si fa nelle scuole della città che ho visitato, mi fa ben sperare».

Do. S.