

Il dibattito

di Marika Giovannini

La vicenda



● Il sindaco Alessandro Andreatta (nella foto) ha annunciato l'ipotesi di un interrimento dei binari cittadini

● In questo modo verrebbe recuperata l'idea del boulevard di Busquets

TRENTO Per ora preferisce non entrare troppo nei dettagli. «È ancora presto» ammette l'assessore provinciale alle infrastrutture Mauro Gilmozzi. Che però di fronte alla prospettiva di interrimento della ferrovia cittadina, con la creazione del boulevard e il mantenimento della stazione dei treni in centro storico (*Corriere del Trentino* di ieri), fa capire di condividere l'entusiasmo del sindaco Alessandro Andreatta. «Si tratta — assicura Gilmozzi — di un'opportunità da cogliere».

Una vera rivoluzione, quella che da un paio di mesi è sul tavolo di Provincia e Comune. In sostanza, nell'ambito dei lavori di quadruplicamento della ferrovia del Brennero, l'ente pubblico sta ragionando su una nuova soluzione per il passaggio nel capoluogo trentino (il progetto attuale prevede la costruzione di una galleria sotto la collina est). L'ipotesi alla quale si sta lavorando è quella di utilizzare in un primo momento la galleria sia per i treni merci che per quelli destinati ai passeggeri, collocando una stazione provvisoria (e necessariamente dai costi ridotti) nella parte nord della città. Un uso «promiscuo» che permetterà, nel frattempo, di interrare i binari che corrono in centro città, magari acco-

«Boulevard, opportunità unica per trasformare il capoluogo»

Gilmozzi promuove l'interramento. Lombardo: «Bene la stazione in centro»

stando ad essi anche la tanto attesa dorsale nord-sud. E che di fatto darà forma a quel boulevard tratteggiato per la prima volta all'inizio degli anni Duemila dall'architetto catalano Joan Busquets, lasciando allo stesso tempo la stazione nel cuore del capoluogo (l'ipotesi di una stazione internazionale allo Scalo Filzi, qualche anno fa, era stata sommersa dalle critiche).

«Questa prospettiva — osserva l'assessore provinciale — è coerente con quanto avevamo detto alla commissione urbanistica nella scorsa primavera (ad aprile Gilmozzi era salito al primo piano di Palazzo Thun insieme al dirigente Raffaele De Col e al commissario governativo al tunnel del Brennero Ezio Facchin, ndr)». E ribadisce: «La costruzione della circonvallazione di Trento, inserita nel progetto più ampio della linea del Brennero, deve essere vissuta come un'occasione per la città». Tanto più adesso, con la nuova ipotesi sul piatto. «Si tratta di un'idea che è giusto esplorare» assicura Gilmozzi. «È una scommessa — prosegue — che deve essere verificata». Ma i nodi da valutare sono molti. A partire dai costi: «Non ci sono cifre già definite. Dovremo capire quanto si potrà coprire con gli investimenti già previ-



Concordi
Sopra
l'assessore provinciale Mauro Gilmozzi
A fianco il presidente Emanuele Lombardo



sti per il capoluogo e con eventuali fondi statali». E i tempi? «Anche in questo caso non ci sono dati certi. Di sicuro l'opera va di pari passo con il percorso di costruzione della circonvallazione» risponde l'assessore. Che avverte: «Sia chiaro, non si tratta di una questione fatta e finita: dovremo studiare ogni dettaglio con lo Stato e con le Ferrovie». Tenendo presenti i vantaggi per la città: «Questa opportunità può diventare un modo per

trasformare il capoluogo. Interrando i binari si potrà ricavare spazio per la mobilità leggera, mantenendo la stazione dei treni in centro. Non è un aspetto secondario. Se tutto il territorio sarà deciso nel seguire questa strada, siamo pronti a sottoporla a governo e Ferrovie».

E non si tira indietro neppure Emanuele Lombardo. «Sarebbe un bel colpo» sottolinea il presidente della commissione urbanistica di Palazzo Thun. Che non vuole perdere l'occasione: «Se la città venisse scavalcata dalla linea del Brennero sarebbe una sconfitta. Qui si parla invece di mantenere la stazione in città: è una opportunità da cogliere al volo. O la si concretizza ora o la si perde per sempre». Gli occhi sono puntati sulle risorse («È auspicabile un intervento europeo») e sui tempi («Va fatta una riflessione seria»). Con un impegno preciso: «Nei mesi scorsi avevamo già incontrato Gilmozzi e Facchin. Ora credo che i tempi siano maturi per mettere in agenda un nuovo incontro per discutere del Nordus e di queste nuove prospettive. Ne parlerò a settembre con l'assessore Paolo Biasoli e con lui valuterò date e contenuti dei prossimi confronti della commissione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«Idea suggestiva, ma con criticità»

L'architetto Franceschini: vanno ripensati interi comparti

TRENTO Un tema suggestivo, «ma anche pieno di potenziali criticità». Così l'architetto Alessandro Franceschini definisce un'idea, quella del boulevard, «che era alla base dell'ultima variante al Prg» ma che «l'amministrazione ha troppo velocemente archiviato».

«Bene — osserva il vicepresidente degli Architetti (che interviene a titolo personale) — che Andreatta abbia rimesso sul tavolo l'ipotesi». Anche se i nodi critici non mancano.



Il nodo
Il Prg non sia legato solo alle grandi opere pubbliche

Due quelli indicati dal sindaco: i costi e i tempi. Tre quelli aggiunti da Franceschini. «La prima criticità — spiega — è legata alla configurazione urbana. La città è cresciuta attorno alla ferrovia e in questa crescita i tessuti urbani hanno cercato di «evitarla». Un boulevard comporterebbe la necessità di riarticolare gran parte della città, che «volta le spalle» al fascio ferroviario. Nell'ipotesi di un viale, è necessario pensare al suo dialogo con

l'intorno, modificando interi comparti. Un lavoro di decenni». La seconda criticità riguarda l'articolazione del viale: «I percorsi urbani devono avere un inizio e una fine, caratterizzate da un senso urbanistico e da un'immagine architettonica chiara. Il rischio è che la loro percezione identitaria diventi fragile». Terzo nodo: la funzione. «Non è pensabile un investimento simile solo per trasformare l'antico sedime in una ciclabile. È op-



Professionista L'architetto Alessandro Franceschini

portuno pensare al boulevard come infrastruttura socio-culturale: non solo mobilità, ma punti per la vita sociale, spazi di aggregazione, luoghi centrali per la creatività». Una scelta, questa, importante ma delicata: «Rafforzare quella parte di città significherebbe togliere ossigeno alle parti «periferiche» del centro» avverte Franceschini. Che allarga l'analisi al Prg: «Si eviti un Prg troppo focalizzato sulle grandi opere pubbliche. Le città europee stanno investendo in piani strategici settoriali, che vanno dall'ambiente all'energia, dalla mobilità all'informatica». Una prospettiva, secondo l'architetto, da seguire.

Ma. Gio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA