

Per Giulio Andreoli parte dei 14 ettari liberati in superficie dovrebbero essere utilizzati per realizzare un grande parco urbano

URBANISTICA

Gian Maria Barbareschi invita a pensare in grande ipotizzando lo spostamento della tangenziale e un nuovo tunnel per l'A22

# «Il Comune agisca subito interrare cambia la città»

*Gli ingegneri: masterplan sulla mobilità nel Prg*

FRANCO GOTTARDI

«Interrare la ferrovia è un sogno che può cambiare la città e l'amministrazione comunale deve crederci e agire adesso, non commettere l'errore di pensare che è una cosa lontana nel tempo e che non vale la pena pensarci». Gli ingegneri guardano con interesse alla grande partita ferroviaria che si gioca sulla città di Trento, o meglio sotto la città con il van-

«Nodo intermodale sotterraneo Stazione-Scalo Filzi»

taggio di liberare in superficie quasi 14 ettari di aree centrali e strategiche, che possono veramente trasformare il disegno urbano. **Gian Maria Barbareschi** è il presidente dell'Ordine degli Ingegneri e il primo fan del progetto. Non solo per mero spirito corporativo, assicura: «Chiara che un intervento di quella portata porta lavoro, per carità ci sta ed è interesse dei professionisti e delle imprese. Ma al centro mettiamo la città». Come annunciato lunedì al

convegno della Fondazione Negrelli, Provincia, Rfi e Comune hanno fatto la scelta di massima di puntare su un intervento che prevede la realizzazione della circoscrizione per i treni merci sotto la collina est, l'interramento dei binari passeggeri in centro per un tratto di 2,5 chilometri comprendente anche la stazione e la realizzazione a fianco della linea del Brennero del Nordus, il sistema di metropolitana cittadina. La spesa complessiva è attorno a 1,3 miliardi di euro. Tutto questo e anche di più secondo Barbareschi deve essere inserito nella variante al piano regolatore in preparazione. «Deve esserci un masterplan - sostiene - che prenda dentro tutta la mobilità: ferrovia, passante per le merci, mobilità alternativa, tangenziale, anche la funivia. Tutto in un disegno che ancora non abbiamo visto ma che auspichiamo l'amministrazione comunale voglia portare all'interno di questo piano». Il presidente dell'Ordine sa bene che l'interramento è già previsto nel Prg ma fa presente le differenze tra l'idea dei primi anni Duemila e quello che si pensa di fare oggi: «È un passo avanti forte con problemi tecnici molto minori; perché un conto è fare un passante scavando dal livello del terreno e abbassandosi di qualche metro, un altro



Giulio Andreoli

conto era fare una galleria sotto il tracciato esistente con i problemi di falda che abbiamo a fianco dell'Adige». Barbareschi vagheggia una rivoluzione viaria ancora più spinta che oltre all'interramento vedrebbe la tangenziale riservata ai mezzi pubblici, la trasformazione dell'autostrada in tangenziale e l'A22 spostata sotto il Bondone. «Sarebbe il compimento di un disegno molto ambizioso ma o si è ambiziosi o si fa piccolo cabotaggio». Come dovrebbe essere cambiata lo suggerisce l'ingegner **Giulio Andreoli**, paesaggista e urbanista affermato, che sottolinea come quei quasi 14 ettari che verrebbero liberati all'interno della città siano un patrimonio di valore inestimabile. Ma non per farci sopra speculazioni edilizie, anzi. «Il problema non è recuperare questa lingua di terra dal punto di vista urbanistico per com-



Gian Maria Barbareschi

pletare la città in una sorta di continuità tra est e ovest della ferrovia; il problema vero è sfruttare la possibilità finora negata di avere delle relazioni anche in direzione est-ovest. La preoccupazione dunque non dovrà essere quella di riempirla ma di tenerla vuota il più possibile. Io l'ho chiamato "vuoto ordinatore". Quanto al sottosuolo Andreoli concentra l'attenzione su ex Scalo Filzi e Stazione, i due nodi dedicati allo scalo intermodale deputati a risolvere i problemi di traffico di Trento, eventualmente anche collegati tra loro con tapis roulant. La possibilità di arrivare in stazione, prendere il Nordus per andare in Val di Non, in Valsugana o contemporaneamente, sempre nella zona interrata, prendere la corriera o il taxi diventerà una liberazione della superficie e una unificazione strategica in un "cervello" unico. Ma la stazione in-



terrata sarà anche, se ben studiata in una logica di asservimento alla città, luogo di incontro, di relazione e di commercio. «Risolto questo problema - aggiunge - ci si potrà dedicare a risolvere quelli in superficie. Sopra lo Scalo Filzi ci potrebbe stare un compendio di carattere pubblico, poi penso potrebbero rimanere gli edifici a destinazione terziaria già previsti lungo via Segantini. Per il resto penso a un sistema di parco urbano, ma non quello con le panchine e i giardinetti ma che abbia la dignità di un parco metropolitano, un posto che diventa punto di riferimento e ricicatura urbana, ma dovremo anche essere molto attenti a preservare la qualità urbanistica di Trento, preservandone la cultura, la storia, la capacità di autogoverno, con grande attenzione alla qualità degli attori, dal progettista in giù.»

L'IMPATTO

«Tecnologie nuove e grandi benefici»

Sarà in grado la città di sopportare anni di cantiere? Barbareschi è convinto di sì: «Lo hanno fatto in tante città. Ci sono tecnologie ormai adottate in tutto il mondo. La galleria dell'alta capacità sarà fatta sotto la collina. Gli altri lavori saranno fatti su un tracciato temporaneamente dismesso, perché anche i treni passeggeri passeranno a quel punto lungo il passante. Chiaro che fare un cantiere di questa portata è sempre un'impresa importante, ma qui il beneficio è la ricicatura della città.»