

Opere e risorse | Le strategie

Trento «liberata» da treni e binari: la stazione finisce 11 metri sottoterra

L'assessore Salizzoni: «La ricucitura del tessuto urbano ha una potenza straordinaria per la città»

TRENTO La tabella di marcia è già abbozzata: mancano ancora alcuni tasselli, ma in vista della firma dell'atto aggiuntivo al protocollo d'intesa fra Provincia, Comune di Trento e Rete ferroviaria italiana — fissata per lunedì prossimo — il percorso di trasformazione del capoluogo trentino è oggi sostanzialmente definito. Con in agenda tre opere che cambieranno il volto della città non solo dal punto di vista della mobilità. Ma anche — e soprattutto — dal punto di vista urbano.

Interramento dei binari, Nordus, circonvallazione: sono questi i tre cardini della «nuova» Trento, in un piano integrato il cui progetto preliminare dovrà essere costruito nel giro di sei mesi a partire da lunedì. E che consentirà di eliminare quella «frattura» tra la Trento est e la Trento ovest — creata dalla ferrovia — che da anni rappresenta il fulcro dei dibattiti urbanistici. «Una ricucitura delle due parti di città oggi divise dai binari ha una potenza straordinaria per il capoluogo» conferma l'assessore all'urbanistica di Trento Alberto Salizzoni. Che dà voce alla soddisfazione dell'intera amministrazione per un passaggio atteso da tempo: «Il Comune ha sempre accompagnato l'idea dell'interramento dei binari. Se ne parlava fin dal Duemila con la variante al Prg di Joan Busquets». Per questo, la giunta guidata da Alessandro Andreatta spingerà per quanto possibile anche in questi ultimi sei mesi di consiliatura: «Stiamo appaltando — detta le mosse Salizzoni — il masterplan sulla mobilità». Un bando, questo, che abbraccerà anche la partita più ampia della rivoluzione dei trasporti, compreso il futuro utilizzo dei terreni che saranno lasciati liberi dai binari.

Ma quali saranno le tappe della trasformazione cittadina? I primi due passaggi sono quelli già noti: lunedì prossimo la firma dell'atto aggiuntivo, entro maggio la predisposizione del progetto preliminare del piano integrato. Che, dal punto di vista economico, impegnerà circa 1,3 miliardi di euro. Poi si partirà con le fasi successive: dai progetti definitivi fino ai bandi di gara. Per passare quindi ai cantieri. Difficile, per ora, definire una scansione temporale. Ma le prime stime indicano un periodo di almeno 15 anni per arrivare alla conclusione dell'operazione.

E se la parte legata alla progettazione non verrà percepita dagli abitanti di Trento — così come dai pendolari che ogni giorno si spostano dalle valli per raggiungere il capoluogo per lavoro — l'avvio dei cantieri segnerà il primo passo concreto verso la nuova organizzazione cittadina.

Si partirà, secondo la tabella di marcia già definita, dalla realizzazione della circonvallazione di Trento. Un passag-

gio scontato: in questo modo, infatti, si potrà lavorare all'interramento garantendo la circolazione ferroviaria sia per quanto riguarda le merci che per i passeggeri. Allo Scalo Filzi verrà allestita una stazione provvisoria, che sostituirà la stazione centrale fino alla fine dei cantieri.



Urbanistica L'assessore comunale Alberto Salizzoni

A quel punto, si inizierà a scavare in città. I binari, di fatto, finiranno sotto terra per un tracciato di 2,5 chilometri. La ferrovia comincerà a scendere all'altezza del sovrappasso di via Caduti di Nassiriya, a Trento nord. E calerà poco alla volta fino ad arrivare, allo Scalo Filzi, a meno nove metri. In questo modo, nella parte superiore verrà mantenuto l'areale ferroviario. Da qui si andrà verso sud, sempre sotto il livello delle case. E si arriverà alla stazione, che a regime — quando cioè il progetto integrato sarà concluso — sarà molto diversa dall'attuale: sarà infatti a un livello di undici metri sottoterra. «Dovrà quindi essere completamente rivista» ammette Salizzoni.

Proseguendo verso sud, i binari rimarranno «nascosti» nella parte centrale del capoluogo, per tornare a mostrarsi e iniziare a risalire all'altezza del sottopasso che dalla città conduce fino al Museo delle scienze e al quartiere delle Albere. Il sottopasso, a quel punto, diventerà una strada a livello dei binari. I quali torner-



Fugatti
In linea di massima condivido l'ipotesi di progetto integrato che si sta portando avanti

ranno quindi ad alzarsi verso il livello del suolo: una risalita che sarà completa all'altezza di via Monte Baldo.

A finire sottoterra, in questa operazione, dovrebbe essere anche il Nordus, la dorsale nord-sud che consentirà — nei piani del Comune — di collegare velocemente i due estremi del capoluogo in un servizio di tipo quasi metropolitano. Permettendo, di fatto, di avere a disposizione terreni (quelli oggi riservati ai binari) che potranno essere occupati in altro modo: l'architetto Busquets aveva immaginato un *boulevard*, ma sarà il Comune a definire il volto della «ricucitura».

Intanto si procede per gradi. E si guarda alla firma di lunedì. Con il benestare del presidente della Provincia Maurizio Fugatti, che mostra di sostenere una trasformazione prospettata in anni di governo di centrosinistra: «Per quanto ci riguarda, condividiamo in linea di massima questo progetto».

Marika Giovannini
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Roberto Stanchina

«Esposizioni, polo temporaneo entro l'anno»

Entro la fine dell'anno sarà individuata la sede provvisoria del polo espositivo, in attesa della costruzione del polo di Piedadestello. Lo ha promesso l'assessore Roberto Stanchina, parlando ieri alla presentazione di Idee casa unica. «Saranno capannoni — ha detto Stanchina — ma non andremo all'Interporto. Stiamo verificando con Patrimonio del Trentino 4-5 opportunità». Per quanto riguarda la soluzione definitiva in Destra Adige, Stanchina spera di «chiudere al massimo in 4 anni».

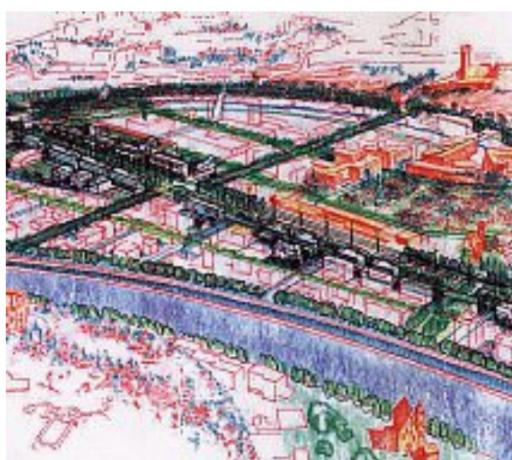
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Dal 2002 ad oggi: le tappe



Il plastico di Busquets

L'architetto catalano Joan Busquets e l'allora sindaco di Trento Alberto Pacher davanti al plastico che ridisegnava il volto della città, con interrimento e *boulevard*



Lo schizzo dell'urbanista

Il disegno dell'interramento della ferrovia e del boulevard nel disegno dell'urbanista catalano Busquets: su questa immagine si sviluppò un dibattito aspro e articolato



La stazione internazionale

Nel 2009 venne lanciata l'ipotesi di realizzazione di una stazione internazionale allo Scalo Filzi, fermata cittadina prima dell'ingresso nella galleria sotto la collina est

La storia

Dal boulevard al «bypass» ferroviario: la rivoluzione durata vent'anni

L'immagine dell'architetto catalano Joan Busquets che, in sala Falconetto a Palazzo Geremia, indica all'allora sindaco di Trento Alberto Pacher il progetto di interrimento della ferrovia sul plastico realizzato ad hoc ha fatto storia. Erano i primi anni Duemila e il professionista spagnolo aveva dato forma alla sua visione di città nella variante al Piano regolatore generale approvata poi nel 2002. Una variante che aveva appassionato, fatto discutere, diviso anche per quell'idea — apparsa allora decisamente originale — di mettere sottoterra i binari, per recuperare il dialogo «interrotto» tra la parte est e la parte ovest del capoluogo. E per arricchire il tessuto urbano di nuovi spazi, da destinare — e questa era l'altra idea forte di Busquets — a un *boulevard* per pedoni, ciclisti, ma

anche mobilità alternativa. Inevitabile il dibattito serrato su un'ipotesi affascinante ma impegnativa, soprattutto dal punto di vista economico: proprio il costo, vent'anni fa, divenne uno degli scogli insormontabili del progetto cardine della variante al Prg. Tanto da costringere il Comune a mettere la proposta nel cassetto, per ragionare su prospettive più alla portata soprattutto per quanto riguarda la mobilità cittadina: si parlò di people mover, di Val, di metropolitana di superficie. Fino ad arrivare al Nordus.

Nel frattempo, l'idea dell'interramento è rimasta lì. Sottotraccia, ma sempre presente almeno nei «sogni» dell'amministrazione (passata negli anni nelle mani di Alessandro Andreatta, che la variante di Busquets l'aveva

vissuta da assessore all'urbanistica, quindi in prima persona). Fino allo spiraglio, divenuto poi occasione determinante: il progetto del quadruplicamento della linea del Brennero, con la necessità di prevedere, per il capoluogo trentino, un bypass ferroviario (che, dopo varie analisi, interesserà il versante a est di Trento). Di fatto, lo spostamento in galleria dei binari (previsto, alla fine, per il trasporto merci) ha fatto rispolverare la visione di Busquets. Prima solo nella parte del *boulevard* (con l'idea di costruire una mega-stazione internazionale all'altezza dello Scalo Filzi), oggi anche nella parte relativa all'interramento dei binari.

Ma. Gio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA