

MOBILITÀ • GRANDI OPERE



L'interramento della ferrovia a Trento dalla rotonda dei caduti di Nassirya a via Monte Baldo su un'area complessiva di circa 17 ettari

• L'area occupata dalla ferrovia del Brennero nel tratto urbano di Trento. L'ipotesi di interrimento dei binari riguarda il tratto fra via Monte Baldo e la rotonda dei Caduti di Nassirya a Trento nord

Ferrovia, così la città si allarga

Operazione epocale. L'interramento dei binari nel tratto urbano rappresenta per la città di Trento un'occasione paragonabile allo spostamento del corso dell'Adige a metà dell'Ottocento

Gli interrogativi urbanistici. In gioco ci sono 16 ettari di territorio a pochi metri dalle abitazioni: una superficie più che doppia dell'ex Italcementi e una volta e mezzo il quartiere delle Albere

ANDREA SELVA

TRENTO. L'interramento della ferrovia di Trento sarà un'operazione epocale, di portata ancora superiore rispetto allo spostamento del fiume Adige dal centro storico realizzata tra il 1854 e il 1858. Non solo perché all'epoca l'Adige scorreva tra le campagne, mentre ora la ferrovia del Brennero corre a pochi metri dalle abitazioni, ma anche perché la superficie di terreno che sarà liberata dai binari è più che doppia rispetto a quella lasciata libera dall'Adige: parliamo di circa 16 ettari di territorio, distribuiti in una forma lunga e strettissima (i binari nel tratto delle

Albere e del cimitero raggiungono una larghezza di una ventina di metri al massimo) ma che nell'area dell'attuale stazione di piazza Dante, di Corso Buonarroti e soprattutto all'ex scalo Filzi consentiranno di fare molti ragionamenti. Ma soprattutto - tolti i binari - la città si ritroverà senza più barriere a dividere l'est e l'ovest, con la possibilità di raggiungere il fiume dal centro storico senza dover attraversare la ferrovia.

Le superfici in gioco

Tra via Monte Baldo e l'ex Scalo Filzi ci sono due chilometri e mezzo, in cui i binari scorreranno sotto terra. In tutto la superficie che sarà liberata dalle infrastrutture ferroviarie sarà di circa 16 ettari. Più del doppio rispetto all'area dell'ex Italcementi, compresa la Motorizzazione civile. Una volta e mezzo l'intero quartiere delle Albere. Solo che si tratta di una linea lunga e stretta: che ci si potrà fare? L'urbanista catalano Joan Busquets che negli anni Duemila per primo ipotizzò l'interramento della ferrovia di Trento (quando appariva un'operazione impossibile) ha rilanciato ieri l'idea di un "parco lineare", rivedendo in parte l'idea del lungo boulevard. Sarà la città a decidere che fare di questa opportunità, a partire dai "compiti" a casa che Comune e Provincia dovranno fare, assieme alla società ferrovia-

I TEMPI

La tabella di marcia: opera a regime nel 2035 Ma prima dovrà esserci il tunnel del Brennero

• Nel caso delle grandi opere parlare di tempi è sempre un'operazione ingrata, come insegna la storia del nuovo ospedale del Trentino che - secondo le previsioni - doveva essere pronto nel 2018. Ma comunque al convegno dell'altro giorno - a Trento - qualche indicazione sulla tabella di marcia è arrivata: il tunnel del Brennero (in ritardo sui versanti austriaci) non sarà pronto prima del 2028, come ha detto l'amministratore delegato di Rfi, Maurizio Gentile. Per quanto riguarda la circoscrizione di Trento (a cui è collegato l'intervento di interrimento dei binari nel tratto urbano di Trento) se ne parlerà dal 2025 in poi, con il completamento dei lavori nel 2033 ma con l'entrata a regime dell'opera nel 2035. Tutto questo naturalmente senza tenere conto di eventuali imprevisti o di eventuali ricorsi giudiziari che potrebbero rallentare la tabella di marcia. Un'operazione da 1,3 miliardi di euro.



• Un treno lungo la linea ferroviaria del Brennero

ria Rfi per dare concretezza a questo scenario che richiederà un impegno finanziario che va ben oltre i confini provinciali, ma richiederà l'intervento dello Stato e della Comunità europea. Un'opera - come abbiamo scritto sul Trentino di ieri - legata alla circoscrizione ferroviaria di Trento, nell'ambito del tunnel del Brennero.

L'esperienza del passato

Torniamo alla metà dell'Ottocento. Quando si trattò di spostare il corso dell'Adige, con un'operazione chiamata "drizzagno" di Trento, si aprì un dibattito tra favorevoli e contrari. Mauro Lando (già caposervizio di questo giornale) ricorda nei dettagli l'operazione in "Trento Nuova. Le sue strade e le sue storie": «I favorevoli puntavano sul "brutto" provocato dall'Adige, ossia le alluvioni e i danni che esse provocavano alla città e ai campi. I contrari mettevano in campo il "bello", ossia motivi di decoro per il "mancato ornamento" e interessi economici». Alla fine l'Adige venne spostato, ma la città solamente con una serie di interventi successivi risolse davvero il problema delle alluvioni con un fiume che arrivava in città con una forza superiore: le alluvioni si registrarono nel 1868, nel 1878 e nel 1879 fino alla piena disastrosa del 1882. E Trento rimase "orfana" del suo fiume, città fluviale solo di no-

I NUMERI

2,4
chilometri

• sono quelli fra via Monte Baldo e l'ex Scalo Filzi dove i binari della ferrovia saranno interrati. I treni merci invece viaggeranno in galleria sotto la collina est di Trento

16
ettari

• è la superficie che resterà libera dopo l'interramento della ferrovia



Andreatta: «Prime linee guida entro fine consiliatura»

Il sindaco. Il Comune dovrà fare la sua parte entro le elezioni amministrative previste per il prossimo maggio I benefici: «In questa cosa ci sono solo vantaggi, quanto ai costi ci dovranno essere Provincia, Stato ed Europa»

TRENTO. «Il Comune farà la sua parte: entro 180 giorni, prima della fine della consiliatura, approveremo le linee guida per disegnare il nuovo assetto territoriale dell'area interessata dall'interramento della ferrovia». È la promessa del sindaco Alessandro Andreatta che l'altro giorno ha firmato il protocollo d'intesa con Provincia e Ferrovie.

Sindaco, che cosa succede ora?

Si tratta di un patto a tre: il Comune dovrà pensare alle questioni urbanistiche relative alle aree che saranno liberate dalle infrastrutture ferroviarie, la Provincia al sistema dei trasporti nel suo complesso, mentre Rfi gestirà la circoscrizione di Trento e le altre opere ferroviarie.

Per quanto di competenza del Comune da dove si parte?

Dovremmo arrivare alle linee guida (che non sono un progetto) e per questo attiverò alcuni dirigenti interni all'amministrazione. Gli aspetti di questa operazione sono tanti: urbanistica, edilizia, ambiente, mobilità, ci sono questioni legate al patrimonio e tante altre. Quando avremo una bozza ne parleremo in giunta, se ci sarà bisogno di un confronto più ampio lo faremo, e poi la proposta di linee guida sarà portata al tavolo con Provincia e Rfi

È d'accordo che si tratta di un'operazione di grande portata, anche superiore allo spostamento dell'Adige a metà Ottocento?

Sì, è così, si tratta di un intervento di grande portata che va a cambiare moltissimo la città: non solo perché i treni vanno sotto terra, ma anche perché verrà ricostruita una parte di città dove finora c'era una divisione tra est e ovest. Una sfida prima di tutto comunitaria.

In che senso?

Ricordo che negli anni Duemila, quando si parlava dell'ipotesi Busquets, tutti discutevano del famoso boulevard: bisogna ritrovare quell'entusiasmo ora che l'ipo-



• La ferrovia del Brennero all'altezza della stazione di Trento: qui l'area è larga una sessantina di metri

tesi ha preso concretezza, voglia di discuterne, di condivisione.

L'architetto Busquets aveva parlato di un boulevard, ora c'è l'ipotesi di un parco lineare. Lei che ne pensa?

Io mi immagino un parco alberato dove ci siano piste ciclabili larghe, gente che fa footing in un parco alberato, ma anche una tipologia di trasporto pubblico compatibile con questo contesto. Ma la sfida non è solo questa.

E cos'altro?

Pensiamo al rumore. È un grosso problema per i residenti e verrà eliminato. Ci saranno benefici anche per la qualità atmosferica. La città arriverà finalmente al fiume dopo tanto tempo, dove una volta oltre alla barriera della ferrovia c'erano anche le fabbriche.

La questione economica.

Questo è il punto. Il Comune non ha risorse per affrontare un pro-



• Il sindaco Alessandro Andreatta

getto di questo tipo. Ci vuole una Provincia che ci crede e bisogna capire cosa può arrivare dallo Stato e dall'Europa.

La città come affronterà 10 anni di cantieri?

Non saranno 10 anni perché nella prima fase dovrà essere realizzata la circoscrizione ferroviaria sotto la collina est, solo dopo si interverrà con l'interramento dei binari nel tratto urbano e la creazione della stazione provvisoria all'ex scalo Filzi. Un'operazione agevolata dallo spostamento del traffico nei tunnel.

Siamo sicuri che poi la stazione tornerà in città?

Certo, è una delle nostre condizioni: il treno deve essere al centro della città e la stazione di piazza Dante (che è un bell'edificio) è nel posto giusto. Lo spostamento allo scalo Filzi sarà temporaneo: un disagio da affrontare per un grande progetto.

me ma in realtà separata dall'Adige. Un riavvicinamento che potrebbe arrivare di nuovo 170 anni dopo lo spostamento. Dal libro di Lando emerge un'altra curiosità: anche nello spostamento dell'Adige la ferrovia (in quel caso da realizzare) giocò un ruolo fondamentale. C'era infatti da creare la linea del Brennero - da Verona a Innsbruck - considerata un'opera strategica. Ebbene nel tratto di Trento la ferrovia avrebbe dovuto superare l'Adige con due ponti, nel tratto in cui il fiume seguiva un'ansa che costeggiava il centro storico. Spostato il fiume venne anche eliminata la necessità dei due ponti, in modo che i costi della deviazione del fiume vennero sostenuti solo per il 30 per cento dall'Erario di Trento, con il 70 per cento a carico del governo di Vienna. Anche in quel caso una grande opera per la città arrivò in occasione di un'altra opera di interesse molto più ampio.