

URBANISTICA

L'idea di Busquets fattibile grazie a una stazione provvisoria

Città, torna il progetto del boulevard

L'interramento della ferrovia collegato a tunnel e Nordus

MARICA VIGANO

Se ne parlò all'inizio degli anni Duemila dell'interramento della ferrovia, nel piano dell'architetto catalano Joan Busquets. Un'idea che, raggiunta la maggior età, diventa ora perno del progetto destinato a cambiare non solo la mobilità su rotaia in città, ma anche il paesaggio e la conseguente disponibilità di nuovi spazi da valorizzare. Sono tre i grandi interventi

Il cambiamento



Procedere con più progetti insieme significa che si sono trovate sinergie

Ezio Facchin



che rivoluzioneranno gli spostamenti di persone e di merci: la circoscrizione ferroviaria di Trento, progettata a cura di Rfi, con dodici chilometri in galleria sotto la collina est; il raccordo con il Nordus, l'utilizzo metropolitano della Trento-Malé con un allungamento del tratto verso sud; la ferrovia interrata a dieci metri di profondità tra l'area ex scalo Filzi-rotatoria di Nasirya e via Monte Baldo. Lunedì sono state apposte le firme del presidente della Provincia Maurizio Fugatti, del sindaco di Trento Alessandro Andreatta e dell'amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana Maurizio Gentile al protocollo che integra l'in-

tesa dell'aprile 2018 e che detta il primo step: entro sei mesi dovranno essere pronti i progetti preliminari. Sono passati anni dalla "suggerzione" di boulevard come collegamento dell'area est e ovest del capoluogo. Perché il via libera arriva solo ora? «L'interramento non era fattibile all'epoca. Come era stato studiato dall'Università era un lavoro impossibile da fare», spiega l'ingegnere Ezio Facchin, già commissario straordinario del Governo per le tratte d'accesso al tunnel del Brennero, ora scelto dalla giunta Fugatti quale membro esperto in materia di infrastrutture di trasporto, per far parte del Comitato tecnico scien-

tifico a supporto dell'Osservatorio del Brennero.

Cosa è cambiato in questo tempo? «Gli obiettivi di realizzazione del progetto Busquets, del Nordus e della circoscrizione, posti in un progetto integrato, si rendono ora fattibili perché è prevista una stazione provvisoria all'ex scalo Filzi (nella foto). Ci si è chiesti: riuscirà la città a sopportare i disagi per questo progetto? Saranno maggiori i disagi o i vantaggi?», prosegue l'ingegnere Facchin. «Basti pensare alla possibilità di passeggiare da via Belenzani alle sponde dell'Adige senza avere una barriera davanti: credo sia la rappresentazione più facile

di quello che può essere il vantaggio per il cittadino di Trento. Da un lato c'è questo, mentre dall'altro si avrà un centro della mobilità coordinato, integrato, che permetterà di prendere qualsiasi mezzo di trasporto in piazza Dante, ma anche in tutti i punti di fermata del Nordus, che diventa un servizio metropolitano all'interno della città. Tutto questo è stato evidenziato nell'analisi comparativa che è stata presentata nel mese di febbraio a Provincia, Comune e Rfi: il documento illustrato ha mostrato quali sono tutti i vantaggi del progetto. Queste informazioni, tra l'altro, sono nella disponibilità dell'amministrazione, ma anche del cittadino: sono informazioni che la Provincia mette a disposizione attraverso l'infopoint in fase di costituzione».

In merito alle critiche sulla decisione di collegare più opere, con il rischio di ritardi esecutivi nei progetti, Facchin risponde così: «Quando si possono mettere insieme più progetti significa che si sono trovate delle sinergie. Nel 2005 nello studio dell'Università (il piano Busquets, ndr) non era scontato l'interramento e si prevedeva che si andasse a lavorare dall'area Filzi alla zona di via Monte Baldo mantenendo un servizio di treni lungo la linea. Nessuno ha mai dato l'ok a quel progetto: era fattibile teoricamente ma non nella pratica in quanto Rfi non l'ha mai approvato. Ora è stato tecnicamente rivisto con la realizzazione della stazione provvisoria, che significa sospendere la circolazione dei treni alla stazione centrale e realizzare l'interramento in assenza del traffico ferroviario. Finiti i lavori, i treni passeggeri riprenderanno la circolazione sulla stazione di piazza Dante, compreso il Nordus. Per i progetti si è dato un termine di sei mesi. Per i finanziamenti invece? «Ad oggi è bene fare qualche passo in avanti prima di muovere i finanziamenti. Per quelli ci penserò poi la politica a spingere».

IL SINDACO

Andreatta: «Spazi riqualificati, meno inquinamento e aria migliore»

«Ricuciamo le aree tra est e ovest»

«Il boulevard è stata un'intuizione del 2001, ma sembrava venir meno la possibilità di realizzazione. Per questo si è sempre parlato di sogno». Il sindaco di Trento Alessandro Andreatta non nasconde l'entusiasmo per il "ritorno" del progetto di Busquets che permetterebbe non solo un più snello collegamento ciclopedonale nord-sud, ma anche un dialogo tra la parte est e la parte ovest del capoluogo con la riqualificazione delle aree a ridosso della ferrovia. **Sindaco, quando si è capito che il boulevard non è più solo un "sogno"?**

«Il progetto per alcuni aspetti è stato giudicato fattibile nel 2017, quando Rfi ha deciso di realizzare la circoscrizione di Trento per i treni merci che per dodici chilometri entrano sotto la collina est per uscire ad Acquavia. L'ipotesi del boulevard si è fatta interessante, perché nel momento in cui partirà la galleria per i treni merci, si potranno far passare per due-tre anni anche i treni passeggeri per la stessa circoscrizione, e così scavare dove ci sono i binari e predisporre l'interramento. Ecco il vantaggio di oggi: se una volta si sarebbe dovuto

scavare mentre passavano i convogli, con tempi lunghi e costi alti, ora con la possibilità di far passare i treni passeggeri per alcuni anni lungo il tracciato dei merci si possono ridurre tempi e costi. Boulevard significa grande viale alberato. Aveva una lunghezza di tre chilometri nel progetto dei primi anni Duemila, mentre adesso è previsto di due chilometri e mezzo. Il vantaggio è che ora sappiamo che è tecnicamente fattibile grazie all'interramento».

Come era il progetto iniziale?

«L'obiettivo era di recuperare lo spazio occupato dai binari per cercare di introdurre una mobilità leggera e sostenibile. Dunque grande spazio per la pista ciclabile, grande spazio per i percorsi pedonali dove andare con i passeggini, dove correre, dove potersi muovere in libertà e con poco trasporto pubblico, al massimo due linee. Tutto ciò in un contesto di viale alberato, boulevard. Lo stesso progetto va bene oggi, ma con un viale lungo due chilometri e mezzo invece di tre».

Come immagina lei il boulevard di domani?

«L'idea è di un asse nel centro

della città per rendere più facile, tranquillo e anche più bello il collegamento tra nord e sud perché in un contesto migliore e senza auto. E c'è anche il collegamento tra est ed ovest, grazie all'interramento della ferrovia, una grande occasione di ricucitura degli spazi. Tra nord e sud si facilita il rapporto, tra est ed ovest si ricuce laddove il treno costituisce una piccola barriera. Ed anche qui tra est ed ovest immaginiamo percorsi pedonali e ciclabili per avvicinare i quartieri della città. Ci saranno aree che cominceranno a diventare importanti. Una volta tra la ferrovia e l'Adige si mettevano le aree militari o le fabbriche: ciò che stava a ovest della ferrovia era poco sentito dalla città, mentre ora diventa importante tutta l'area, fino all'Adige. Si potrà arrivare al fiume naturalmente, senza barriere».

Si può dunque parlare di riqualificazione di parecchie zone della città?

«Le aree vicino alla ferrovia che non valevano tanto potranno diventare aree preziose, anche di pregio. Si potrà anche rigagnare con i privati per la cessione di ulteriori spazi. In questo

contesto di mobilità dolce e leggera, rendere l'asse a misura di cittadino è un vantaggio sia per il privato che per l'amministrazione».

Per quanto riguarda la spesa, si è già pensato alla copertura dei costi tra interramento e boulevard?

«È vero che l'interramento ha il suo costo, ma è meno di quello previsto 15 anni fa perché ora si può lavorare a cielo aperto, come detto, risparmiando tempo e risorse. Naturalmente si tratterà di capire se dallo Stato e dall'Europa potrà arrivare qualche sostanzioso aiuto. Il progetto costa, ma è importante non solo per la mobilità, ma anche per la qualità della vita dei cittadini. Il beneficio è per tutti. È però necessario che il progetto sia capito, partecipato e condiviso. Si tratta di una sfida prima di tutto comunitaria, poi anche economica e ambientale, perché interrare la ferrovia significa avere meno problemi di qualità dell'aria e di rumore, significa minor inquinamento atmosferico e acustico. Vedo in questo progetto una valenza comunitaria, dunque deve essere sentito come importante, come una sfida».

Ma. Vi.

