

L'IDEA

La suggestione lanciata da un gruppo di cittadini in occasione del dibattito sulla circonvallazione

Dall'attenuazione dell'impatto che avrà il raddoppio della ferrovia al riavvicinamento della comunità

Una collina sopra i binari unirà Roncafort e Canova

FRANCO GOTTARDI

L'asse ferroviario si allargherà con l'aggiunta di altri due binari, con tutto quello che comporta in termini di rumori e vibrazioni? E noi li copriamo, quei binari. Li incappucciamo sotto a una galleria artificiale e sopra ci realizziamo una collina verde, con prati, passeggiate, magari una ciclabile, perfino dei vigneti se sarà il caso.

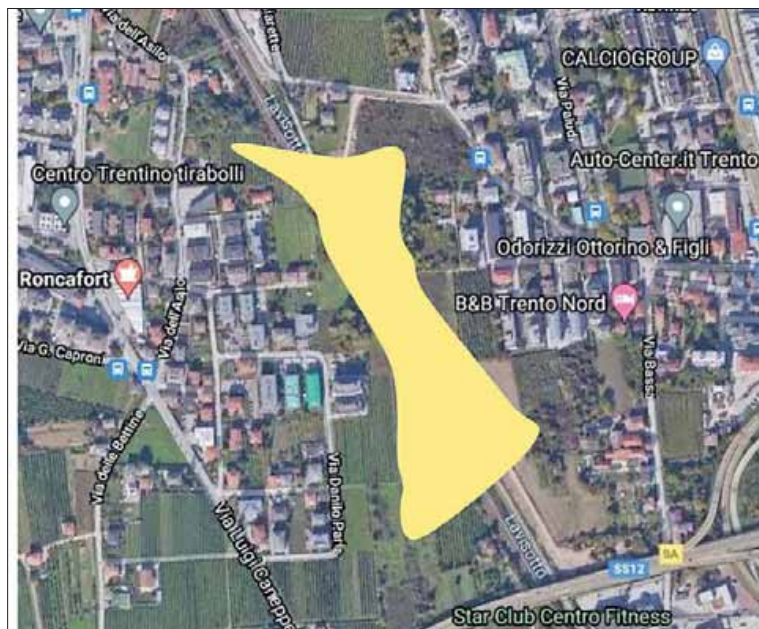
È l'idea, la suggestione, il "sogno" come lo definiscono loro, lanciata da un gruppo di una settantina di cittadini e residenti della zona nord della città.

Un sogno che si è materializzato l'altra sera a Gardolo durante la serata dedicata alla circonvallazione ferroviaria e ai suoi impatti, illustrato in sala dai proponenti e diffuso poi sotto forma di un documento, tre paginette più una mappa, che vuole gettare le basi per lanciare questa idea.

La zona individuata per la collina è quella che separa l'abitato di Roncafort da Canova, dove la ferrovia, dopo essere passata sotto il viadotto della statale 12, punta dritta verso l'Interporto doganale. È un tratto di strada ferrata che non è direttamente interessato dal lotto 3 del progetto di quadruplicamento della Brennero, quello attualmente in discussione, ma che sarà toccato in una

fase successiva. Ma i cittadini di Gardolo, la cui circoscrizione ha chiesto esplicitamente di interrare i binari fino all'interporto, mettono le mani avanti e si preparano il campo. Lanciando un preciso messaggio, ossia che da un evidente problema possa nascere un'opportunità. In questo caso l'opportunità sta proprio nell'eliminazione di una cesura storica, costituita dall'attuale strada ferrata, che divide i due sobborghi. «Noi con la nostra idea vogliamo ricucire una Comunità e il territorio» scrivono i proponenti. La copertura, che si estenderebbe longitudinalmente per 400 metri, risolverebbe alla radice il problema dell'impatto acustico moltiplicato con l'aggiunta di due binari e ricongiungerebbe idealmente Roncafort e Canova. Un passo avanti concreto per una comunità, quella di Gardolo, che tra le priorità e le ambizioni politiche da anni mette anche il declassamento di via Bolzano, la strada a quattro corsie ad alta densità di traffico prosecuzione verso nord di via Brennero. Anche questo documento ribadisce la necessità di riconfigurare la strada in arteria urbana dedicata alla mobilità leggera e collettiva. In modo da chiudere il cerchio e riconsegnare all'intero sobborgo una unicità e una vivibilità in parte perduta.

Il dibattito pubblico sulla circonvallazione ferroviaria e le prese di posi-

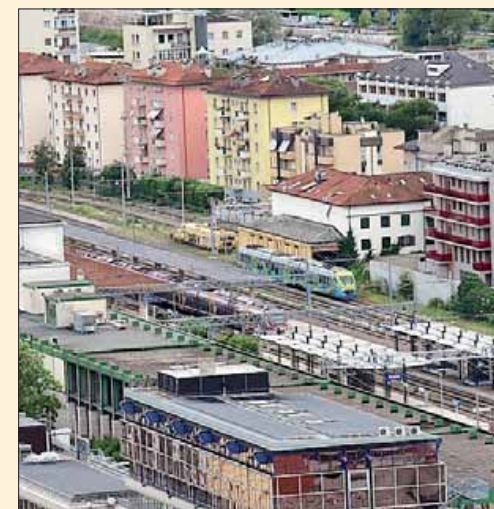


L'area dove realizzare la collina

zione di Circoscrizione e Comune sull'interramento sono state lo stimolo a lanciare l'idea della collina. Tra i promotori c'è Walter Lenzi, consigliere comunale, che legando l'idea della collina al progetto in questo momento sotto i riflettori, il lotto 3, propone che una parte del

materiale di scavo della galleria che passerà sotto la Marzola venga stoccata direttamente in loco per essere poi utilizzata quando servirà spalmarlo sopra la galleria artificiale per farci la collina. «Un modo anche per evitare traffico e spostamenti inutili».

L'INTERVENTO



I repubblicani per l'opzione zero «No bypass, tre binari bastano»

No a un tunnel ferroviario che bypassa la città. Né in destra né in sinistra Adige. Il Partito Repubblicano del Trentino è per l'opzione zero, convinto che, stando alle previsioni di aumento del traffico merci e visto il poco spazio a disposizione lungo l'asse del Brennero, tre binari siano più che sufficienti, uno da riservare alle merci e gli altri due ai passeggeri. «Quattro sarebbero devastanti» scrive in un comunicato Sergio Posenato, riportando le riflessioni degli iscritti.

Il Pri ricorda come l'Italia abbia sì avuto una pioggia di denaro dal Pnrr, che finanzia con 930 milioni anche la circonvallazione ferroviaria di Trento, ma come una gran parte di questi soldi siano in prestito e peseranno sulle nuove generazioni. Meglio usarli per altro - dice perciò Posenato - magari per sistemi di smaltimento dei rifiuti con incenerimento.

Quanto alla ferrovia, si punti piuttosto a soluzioni che valorizzino la stazione attuale, tipo il la Monyahan Train Hall di New York: «È - spiega - un edificio realizzato tutto in vetro che potrebbe essere realizzato tra il ponte San Lorenzo e l'attuale scalo passeggeri, diventando una sorta di giardino d'inverno della nostra città».