



INforma

ASSOCIAZIONE NAZIONALE PER LA TUTELA DEL PATRIMONIO
STORICO, ARTISTICO E NATURALE DELLA NAZIONE

Sezione trentina
via Oss Mazzurana, 54
38122 Trento

trento@italianostra.org
tel. 0461 221610
www.italianostra-trento.org

Bollettino d'informazione della sezione trentina

02 / 2021

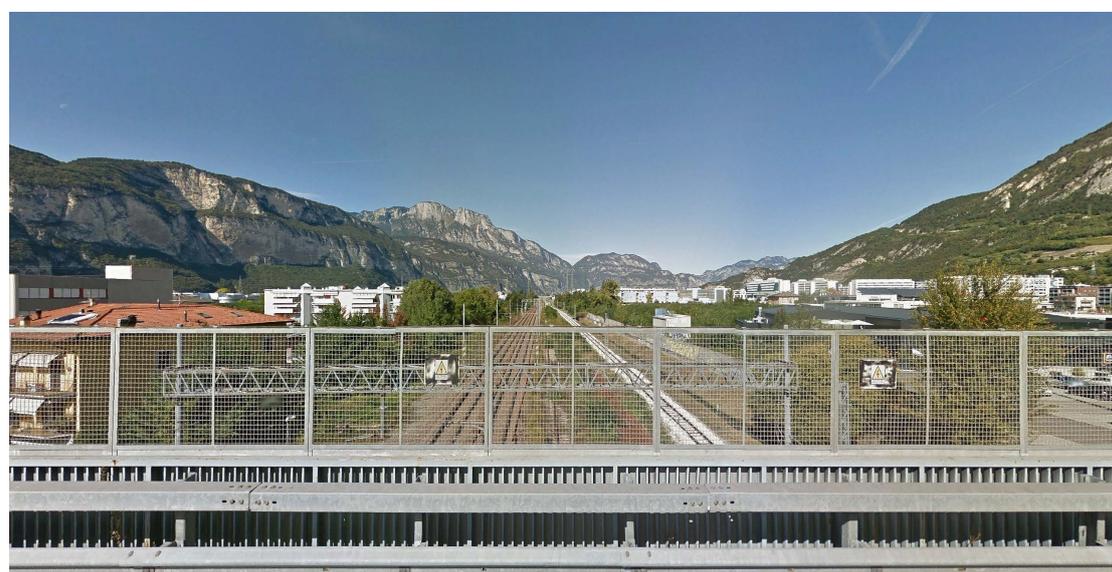
LA FERROVIA, LA CITTÀ E L'AMBIENTE PERDEREMO IL TRENO?

Il Comune di Trento ha reso noto il progetto della Rete Ferroviaria Italiana (RFI) per la circosollazione della nuova linea merci e l'interramento parziale delle linee passeggeri, inclusa Val-sugana e Trento-Malè. In un intervento pubblicato su l'Adige dell'11 aprile, Beppo Toffolon ha sollecitato maggiore attenzione per gli aspetti urbanistici, in particolare per la zona nord.

Nel dibattito che si è avviato – con almeno trent'anni di ritardo – sull'attraversamento ferroviario di Trento, c'è un tema centrale che appare trascurato: la città. Eppure, è di lì che si dovrebbe partire: dal riconoscimento del suo ruolo, anche ecologico, e dalla soluzione dei suoi problemi. C'è una nozione di base che sembra sconosciuta ai più: la città – almeno com'era fino a metà del Novecento, prima dell'esplosione suburbana – è di gran lunga l'insediamento umano più sostenibile, sotto tutti i punti di vista. Dato che si parla di mobilità, per esempio, è noto che il consumo di combustibile pro-capite è inversamente proporzionale alla densità insediativa. Lo stesso vale per il consumo di suolo, per quello dell'acqua e tutto il resto, pandemie comprese.

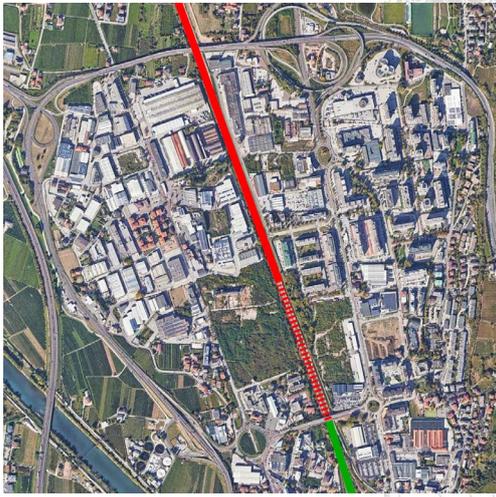
Chi si ponesse razionalmente il problema della sostenibilità dovrebbe promuovere l'urbanesimo, anziché osteggiarlo, e dovrebbe quindi considerare prioritario il buon funzionamento delle città. Nel caso di Trento, dovrebbe riconoscere che il suo principale problema – a parte le tare urbanistiche ereditate dal primo PUP e dai successivi PRG – è proprio l'attraversamento ferroviario. Problema destinato ad aggravarsi, sino a diventare insopportabile, con l'auspicato trasferimento delle merci dall'autostrada alla ferrovia. Il suo interrimento o il suo trasferimento (by-pass) erano dunque scelte necessarie a prescindere dal quadruplicamento della linea del Brennero. Ma quasi nessuno se n'è curato, considerando invece prioritari i 200 km di tunnel dell'assurdo progetto Metroland o l'interramento ferroviario di Lavis o di Pergine. Nemmeno un esperto d'infrastrutture come Busquets è riuscito a vincere l'ignavia anti-urbana trentina, finché le ferrovie stesse non ci hanno costretto – finalmente! – ad affrontare il problema imponendoci la loro soluzione ibrida: by-pass (parziale) dei nuovi binari e interrimento (parziale) dei vecchi. Soluzione ottimale dal loro punto di vista. Ma dal nostro?

Interrare i binari dalle Albere allo scalo Filzi è un'ottima cosa, anche se in quel tratto la ferrovia è quasi tangente alla città. Non mi pare, invece, una buona idea sostituire i tre binari in rilevato – che dividono Trento nord in due parti non comunicanti – con sei binari in trincea. Anzi, mi pare una pessima idea, destinata ad aggravare la situazione e a compromettere definitivamente ogni possibilità di riqualificazione urbanistica della parte terziaria della città. È davvero stupefacente l'assenza di reazioni di fronte a una prospettiva che non è eccessivo definire catastrofica, tanto più che proseguire l'interramento fino alla tangenziale comporterebbe un investimento marginale rispetto al costo complessivo delle opere, mentre i benefici per la città sono difficilmente sovrastimabili.

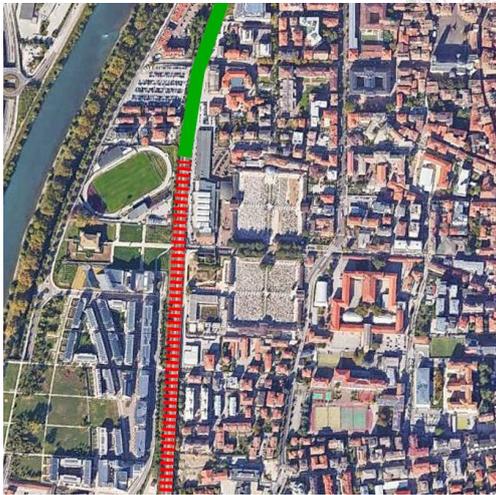


1. La ferrovia sarà interrata (linea verde) dallo stadio al ponte dei Caduti di Nassiriya.

2. Dal ponte dei Caduti di Nassiriya, che rimarrà, si vedranno quattro binari in trincea risalire in superficie per affiancare i due del Nordus: sei binari che divideranno definitivamente Trento nord in due parti non comunicanti.

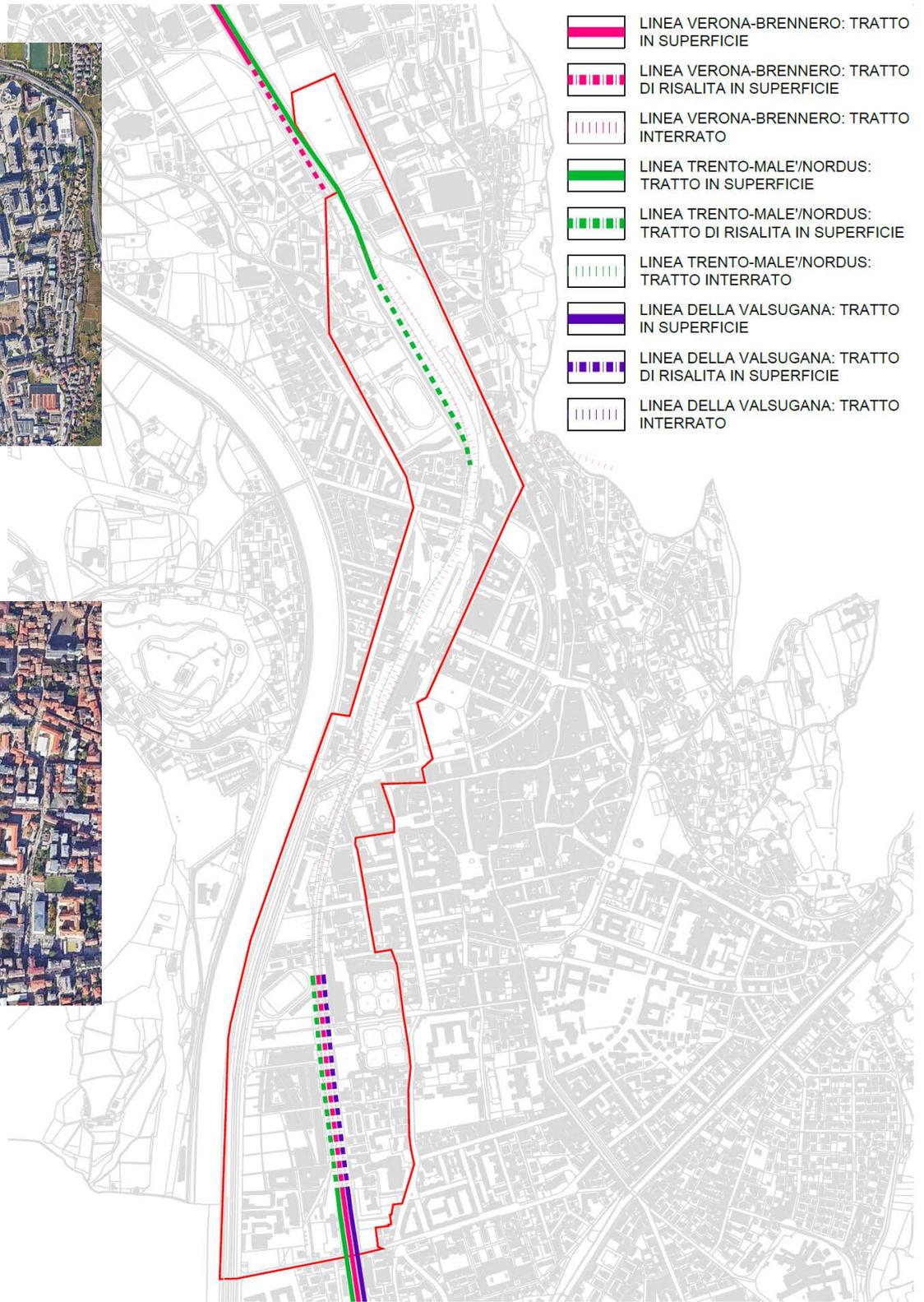


3. La zona terziaria della città tagliata in due da sei binari dove passeranno anche tutte le merci. Per risparmiare poco più di 1 km di scavo?



4. La ferrovia s'interrerà 150 metri a nord di Palazzo delle Albere. Davvero è impossibile rispettare il viale che lo collega ai Tre Portoni?

5. La pianta dell'interramento contenuta nelle "Linee guida" del Comune. Il disegno non chiarisce che la linea Verona-Brennero (rossa) nel tratto sud è solo passeggeri, mentre nel tratto nord è passeggeri più merci.



Bene fanno i cittadini a porsi il problema dei rischi e dei disagi derivanti dal by-pass in galleria sotto la collina, chiedendo informazione e coinvolgimento. Ma molto meglio farebbero a occuparsi dell'interramento, non solo per contenere rischi e disagi, ma soprattutto per assicurare alla città i benefici che potrebbe ottenere, e che rischiano, invece, di essere in gran parte vanificati. La posta in gioco è altissima, ma non sembra che molti se ne rendano conto. Non si tratta solo di ricucire la parte nord divisa in due, con gli ovvi vantaggi per il suo funzionamento: oltre a questo, si tratta di riconnettere la parte nord e sud divise dalla città storica; si tratta infine d'integrare trasporto pubblico e servizi collettivi in modo da rendere efficiente il primo e accessibili i secondi. L'areale ferroviario, il Nordus, i tessuti urbani adiacenti costituiscono nel loro insieme un'opportunità unica per costruire un pezzo di città "a misura d'uomo" cioè densamente integrata, accessibile e pedonale: la prosecuzione della città storica, contenente quei servizi di rango elevato che lì trovano difficoltà d'insediamento e qui possono essere resi più accessibili per tutti gli utenti. Di questo dovremmo discutere, se non vogliamo perdere il treno.