

di Andrea Selva

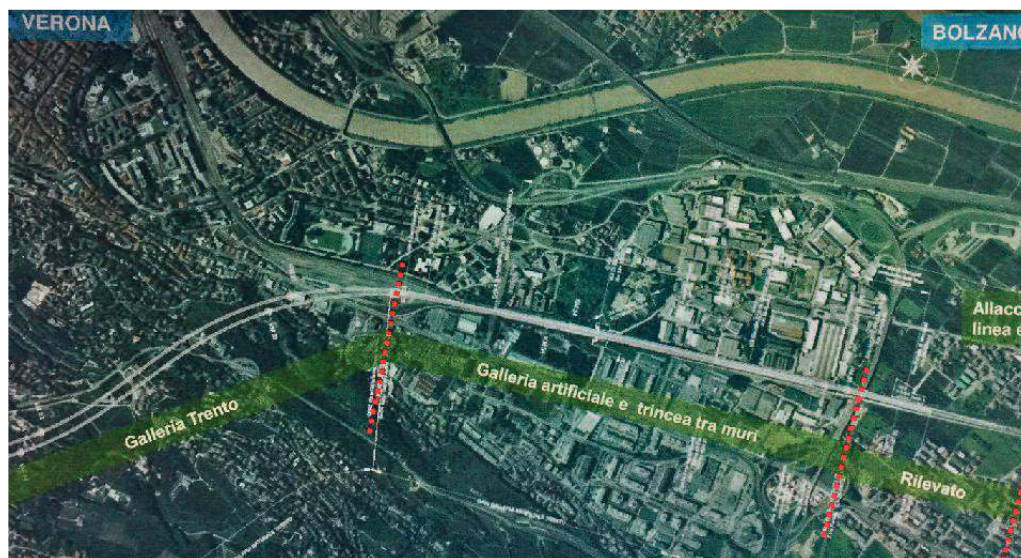
▶ TRENTO

Immaginate i treni in viaggio sulla nuova linea ferroviaria del Brennero (ad alta capacità) provenienti da Bolzano. Questi treni (per lo più dedicati al trasporto delle merci) viaggeranno accanto alla linea ferroviaria esistente fino all'altezza del cantiere comunale di Roncafort, proprio accanto alla nuova sede della Polizia municipale di Trento. Qui - in un'area rimasta verde, ai margini settentrionali delle aree inquinate dell'ex Sloi - dovrebbe essere realizzato il piazzale d'emergenza previsto dalle norme di sicurezza sui tunnel ferroviari. E' proprio in questo punto che la ferrovia comincerà a scendere di livello fino a correre quasi completamente sotto terra. Dal piazzale d'emergenza ai binari sarà realizzata una rampa che consentirà ai mezzi "bimodali" dei vigili del fuoco di entrare in galleria in caso di necessità. Si tratta di mezzi adatti a viaggiare su strada ma anche sulle rotaie grazie a due coppie di ruote metalliche che possono "scendere" dal veicolo all'occorrenza e sostituire le ruote tradizionali.

Da Roncafort in poi i nuovi treni correranno interrati fino all'altezza dell'ex Scalo Filzi (in via Brennero) quindi devieranno seccamente verso est, passando sotto l'area dell'ex Motel Agip e Pittarello per entrare nella roccia della collina di Trento sotto via Missioni Africane e quindi proseguire - in galleria - sotto San Donà e Mesiano fino a sud di Mattarello dove è prevista l'uscita della circonvallazione ferroviaria di Trento. In tut-

Ferrovia, il maxi-tunnel sotto l'ex Motel Agip

Ecco l'ipotesi di Rfi per il passaggio a Trento della nuova linea ad alta capacità. Primo tratto interrato, fino all'ex Scalo Filzi. Proprio come voleva Busquets



L'ipotesi presentata al Comune di Trento dai tecnici di Rfi fa tornare d'attualità l'ipotesi dell'urbanista Busquets

to la "galleria naturale Trento" sarà lunga circa 12 chilometri a cui vanno aggiunti 1,1 chilometri dell'imbocco nord, cioè il tratto interrato da Roncafort all'ex Scalo Filzi.

Questo è lo scenario su cui stanno lavorando i tecnici del Comune di Trento che hanno ricevuto nelle settimane scorse

questa ipotesi di massima dai tecnici di Rfi. L'obiettivo è quello di verificare la percorribilità di questa ipotesi a partire dalla realizzazione del piazzale di emergenza a Roncafort, a pochi metri dalle aree inquinate di Trento nord. Poi bisognerà verificare la compatibilità di questo tracciato con la presen-

za di falde acquifere e con la rete dei corsi d'acqua del tessuto urbano di Trento. Un lavoro che richiederà probabilmente qualche mese con l'obiettivo di fare il punto della situazione (nuovamente con i tecnici di Rfi) entro l'estate.

L'ipotesi presentata da Rfi ai sindaci trentini che compongo-

no l'osservatorio ha l'obiettivo di evitare il transito dei treni merci nel tessuto urbano. Un obiettivo che in realtà è comune a quello che si poneva l'architetto e urbanista Joan Busquets quando - all'inizio degli anni duemila - aveva proposto l'interramento della ferrovia con il "ricongiungimento" delle parti est e ovest di Trento e la creazione di una "gran boulevard". Uno scenario - quello ipotizzato da Busquets - archiviato in tempi più recenti dal Comune di Trento perché considerato "bello ma impossibile da realizzare in tempi di crisi". La domanda è evidente: è pensabile l'idea di realizzare un maxi tunnel ferroviario sotto la collina est di Trento, lungo circa 12 chilometri, senza nemmeno prendere in considerazione l'ipotesi di interrare la ferrovia nel tratto urbano di Trento? Da via Maccani a Trento sud i binari ferroviari attualmente si sviluppano per circa 5 chilometri. Ma naturalmente spetta al Comune il compito di valutare l'ipotesi presentata da Rfi e proporre eventuali alternative.