

## LO SCENARIO

La valorizzazione dell'area attorno alla chiesa, l'eliminazione della stazione dei bus, il raccordo tra la zona universitaria, Le Albere e il fiume e la stazione FS interrata

Lo studio del Comune sull'impatto del grande progetto ferroviario prefigura una nuova via Brennero sgravata dal traffico di ingresso e senza passaggi a livello

# Binari interrati, ecco la nuova Trento

## Via i sottopassi stradali e pedonali e abbattuto il cavalcavia di S. Lorenzo

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

La realizzazione della nuova linea dell'Alta Capacità ferroviaria, con il bypass di 12 km in cui convogliare il traffico merci, l'interramento dei binari della linea del Brennero e della Trento-Malé apre uno scenario di grande trasformazione urbanistica nel capoluogo. Aiuta a prendere confidenza con la città che verrà, l'approfondimento fatto dal gruppo di lavoro del Comune (i dirigenti **Ennio Dandrea**, **Tiziano Bonella**, **Luisella Codolo**, **Bruno Delaiti**, **Giuliano Franzoi** e **Giuliano Stelzer**) nell'ambito del protocollo di intesa "Riqualificazione urbana della città di Trento intersecata dalla linea ferroviaria Verona Brennero" sottoscritto con Rfi e Provincia.

Le linee guida prodotte sono state approvate in dicembre in un conchiuso della giunta comunale. Fissano i temi della grande trasformazione urbanistica e potranno essere la base per un eventuale concorso di idee.

### Il grande progetto integrato.

Il grande progetto ferroviario ha subito un'accelerazione: da un lato, gli stanziamenti inseriti nella *Recovery Plan*; dall'altro, la nomina della commissaria straordinaria **Paola Firmi**. Dunque, se ci vorranno anni per vedere le opere compiute, la macchina progettuale di Rfi è già pienamente operativa per ridisegnare la circoscrizione ferroviaria di Trento (lotto 3 della linea Verona-Fortezza). Il progetto si sviluppa in due fasi. La prima: scavo a cielo aperto (l'ex Scalo Filzi diventa stazione provvisoria) e realizzazione della galleria fino a Mattarello sud per le merci. La seconda: interrimento di tutte le linee ferroviarie tra il cavalcavia Caduti di Nassirya a nord e il sottopasso di via Monte Baldo a sud, compresa la stazione FS e il raddoppio della Trento-Malé con il prolungamento fino a Mattarello (progetto Nordus).

### Connessioni est-ovest.

Il tratto in cui tutte le reti ferroviarie fanno sottopasso va da circa 150 metri a nord di via Fratelli Fontana fino al tratto all'altezza dello stadio Briamasco. Lo studio del Comune prevede alcune conseguenze: il mantenimento del cavalcavia ferroviario di via Caduti di Nassirya (qui la ferrovia Trento-Malé non è interrata); la demolizione del sottopasso di via Fratelli Fontana, che sarà alzata di 2 metri rispetto alla quota attuale; la eliminazione del sottopasso pedonale di via Lampi: con una quota della ferrovia a -11,5 metri, il collegamento est-ovest sarà alla quota dei binari attuali; la demolizione del sovrappasso ferroviario San Lorenzo, luogo centrale e strategico del progetto di riqualificazione. Pure il sottopas-



Il grande progetto ferroviario, con l'interramento dei binari, porterà ad una rilevante trasformazione della città, dalla zona a nord (Gardolo) a via Monte Baldo. A sinistra, l'area dell'ex Scalo Filzi dove ci sarà la stazione provvisoria. A destra, l'assessore Ezio Facchin (foto Sartori)



so pedonale di via Canestrini sarà demolito, così come il sottopasso di via Verdi: anche in questo caso, il collegamento stradale, pedonale e ciclabile tra le due aree est ed ovest oggi divise dalla ferrovia, avverrà alla quota dei binari attuali. E anche il sottopasso del Muse (via Madruzzo) va eliminato, perché interferisce con la rampa di risalita (tra lo stadio e via Monte Baldo) della linea interrata. Al posto del sottopasso di via Taramelli, da demolire, si prevede un nuovo sottopasso ad una quota di circa 3 metri inferiore rispetto a quella attuale. Vengono invece mantenuti i sottopassi all'ex Aziende Agrarie (da via Perini) e quello di via Monte Baldo.

### Tre nuove aree urbane.

Lo studio si concentra sul futuro tessuto urbano creato dall'interramento della ferrovia, e individua tre macro-aree. La prima è quello dell'ex scalo Filzi, a nord. Qui, dopo l'interramento della stazione provvisoria, ci sarà un rilevante processo di riassetto urbano, con forti elementi di discontinuità ri-

spetto ad oggi. Dai temi individuati dal gruppo di lavoro, si coglie la portata di questa discontinuità: fermata in superficie della linea Trento-Malé/Nordus; sviluppo urbanistico dell'area tra via Brennero e via Lavisotto; studio dell'area a nord dell'ex Scalo Filzi, cioè dell'area ex Carbochimica; studio progettuale del verde e del nuovo percorso dell'Adige con i percorsi per la mobilità nord-sud ed est-ovest; connessione tra via Brennero e via Lavisotto; eventuale sviluppo e conversione dell'area dell'attuale caserma dei vigili del fuoco di piazza Centa; infine, lo studio delle barriere antirumore nei tratti a nord delle linee interrate.

### Piazza Dante e area sud.

La macro-area centrale va dalla caserma dei pompieri al cavalcavia San Lorenzo. I temi progettuali, qui, sono: l'interramento della parte operativa della stazione FS, per conservare l'edificio storico in superficie (progettato da Mazzoni) per uffici bibliotecari e "porta della città"; la riqualificazione degli edifici delle Ferrovie dello Stato;

le fermate ipogee della Trento-Malé/Nordus; la valorizzazione della basilica di San Lorenzo, con l'ipotesi di spostare la stazione dei bus realizzando un nuovo centro di interscambio del trasporto pubblico con la stazione FS; le connessioni di tale centro di interscambio con il fiume; il riassetto viario a est della ferrovia con la eliminazione del cavalcavia tra piazza Dante e la rotatoria di San Lorenzo; il collegamento ciclo-pedonale nord-sud. La chiesa di San Lorenzo è indicata come una priorità, perché «va allentata la morsa in cui è attualmente è stretta». La terza macro-area, a sud, riguarda le future fermate del Nordus, lo sviluppo dell'area ex Sit, la connessione delle viabilità da sud con il nuovo centro della stazione FS, la connessione dell'area stazione con la ciclabile del lungo Adige; le connessioni da via Canestrini e quelle tra l'area universitaria con la zona del quartiere "Le Albere" (zona Fiera e stadio Briamasco); il collegamento tra il Palazzo delle Albere e via Santa Croce (via Madruzzo).

## L'ASSESSORE

Facchin: «L'analisi ex ante è una novità di rilievo»

L'approccio dell'assessore comunale alla transizione energetica e mobilità, **Ezio Facchin**, è ad un tempo prudente e pragmatico: «Quello che si profila con la circoscrizione ferroviaria per le merci e l'interramento dei binari» dice l'ingegnere ex Rfi «è un progetto complessivo, che procede per stratificazioni, per arrivare ad un disegno organico. Serviranno aggiornamenti che oggi non si possono prevedere». Secondo elemento da considerare: «La evoluzione dei sistemi di mobilità è rapida, richiede un approccio aperto. Chi avrebbe immaginato» esemplifica Facchin «che la pedalata assistita avrebbe cambiato le carte in tavola della mobilità sulle ciclo-pedonali?». C'è, inoltre, un terzo aspetto delle linee guida sull'impatto urbanistico del grande progetto integrato, che per Facchin è una novità di rilievo: «Una analisi preventiva, urbanistica, ex ante, dell'impatto di una grande opera è stata fatta poche volte in Italia. Ha rappresentato anche un salto culturale per la struttura tecnica del Comune».

Do. S.

### Asse di via Brennero ripensato.

Le linee guida sono state integrate con un approfondimento per l'area di Trento Nord e Gardolo, considerando che durante la fase dei lavori ferroviari il collegamento nord-sud tra Gardolo e il centro città dovrà essere garantito da un mezzo sostitutivo: è l'ipotesi, allo studio, del tram. Le linee guida indicano con chiarezza che «l'asse di via Brennero, che risulta centrale per l'ingresso verso la città consolidata del traffico automobilistico privato, deve essere ripensato nell'ottica di favorire l'interscambio tra il mezzo privato/pubblico e la mobilità lenta. Tutti i passaggi a livello ancora esistenti dovranno essere evidentemente eliminati e potenziati tutti i collegamenti est-ovest dalla nuova linea di trasporto leggero». Via Brennero, oggi una "tangenziale" a quattro corsie, cambierà volto: avrà una nuova funzione, «sgravata dal traffico di ingresso in città, spostato sul Nordus o su altri mezzi di trasporto pubblico con funzione di collegamento nord-sud».