

IL PROTOCOLLO

Domani, la firma dell'intesa tra Provincia, Comune e Rfi per governare lo sviluppo del progetto e la trasformazione urbana. A Palazzo Thun si stanno ultimando le linee guida

Serviranno per dare seguito ad uno o più concorsi di progettazione. Via il boulevard di Busquets, sarà assicurata la ricucitura delle parti est e ovest della città

Interramento dei binari E sopra il tram o il Brt

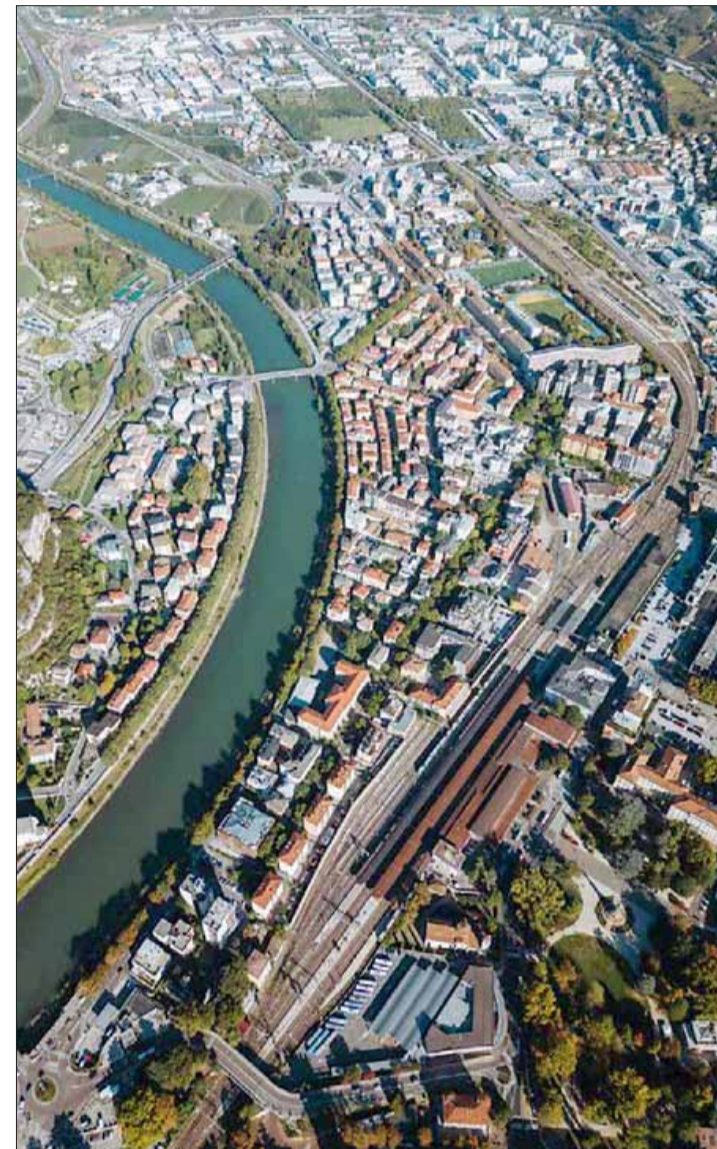
Sono passati più di tre anni (era il novembre 2020) da quando un gruppo di tecnici del Comune elaborò le prime «linee guida per lo sviluppo di un piano di assetto complessivo del territorio interessato dalla progettazione ferroviaria». Nel frattempo, sono partiti i lavori del bypass di Rfi, che proseguono pur in ritardo causa la sottovalutazione in fase progettuale del contesto inquinato dei terreni in zona nord, ed è stato attivato il percorso partecipato SuperTrento, che ha raccolto aspettative, dubbi, speranze sulla grande trasformazione che si profila per il capoluogo. Domani, in questa partita si pone un punto fermo sull'interramento dei binari con la firma del protocollo di intesa tra Comune, Provincia e Rfi-Rete ferroviaria italiana.

Da quando si sono chiusi gli incontri tematici di SuperTrento, presso l'ex Atesina ai Solteri, in municipio si sono attrezzati per rielaborare idee e suggestioni raccolte. Da qui le nuove linee guida che saranno il punto di riferimento per la progettazione successiva. «Siamo a buon punto» spiega l'architetto **Giuliano Stelzer** che ha coordinato SuperTrento «Contiamo entro breve, entro poche settimane, di avere finito il lavoro che, dopo un passaggio politico (approvazione in giunta, ndr), potrà essere reso pubblico». Dopo settimane, mesi, di incertezza circa il bypass, soprattutto dopo che è stato ufficializzato il mancato finanziamento (930 milioni di euro) attraverso il Pnrr, e per l'incognita dell'interferenza con le aree inquinate poste sotto sequestro, in Comune si trattiene a stento la soddisfazione. Perché è stato soprattutto Palazzo Thun a spingere per il nuovo protocollo d'intesa con Provincia e Rfi, dopo il primo dell'aprile 2018 e l'atto aggiuntivo del novembre 2019. E l'architetto Stelzer esplicita il *sentiment* che si respira in Comune: «La firma del protocollo è una notizia bellissima, perché una delle osservazioni ripetute era che stavamo facendo i conti senza l'oste. Il fatto che Rfi si impegni nello sforzo progettuale dell'interramento è un ottimo inizio».

Non sono nemmeno passati tanti anni da quando la precedente Amministrazione comunale, a guida **Alessandro Andreatta**, aveva deciso di stracciare dal Prg la previsione dell'interramento dei binari, rimettendo nel cassetto la visione di **Joan Busquets** del 2001, perché irrealizzabile e insostenibile per costi, essendo l'opera concepita mantenendo in esercizio la ferrovia. Il progetto del bypass, con la stazione prov-



L'areale ferroviario con le stazioni dei treni di Rfi, della Trento-Malé e delle corriere di Trentino Trasporti (foto P. Pedrotti)



Dall'ex Scalo Filzi a nord, la visione del tratto di ferrovia che sarà interrato

visoria all'ex Scalo Filzi, ha riaperto i giochi. Il protocollo fissa compiti e tempi, stabilendo chi-fa-cosa. La progettazione dell'interramento vero e proprio tocca a Rfi. L'interramento permetterà di potenziare la stazione ipogea, passando da cinque a otto binari, perché quelli della Trento-Malé affiancheranno quelli della Brennero e della Valsugana, garantendo la completa intermodalità tra le diverse linee ferroviarie. L'interramento richiede di abbassare di 7 metri la quota dei binari. In concreto, con una pendenza minima del 12 per mille, ci saranno due rampe di accesso lunghe circa 700 metri.

È per quanto sta sopra che entra in ballo il Comune, raccogliendo con le linee guida il percorso di SuperTrento e il ridisegno degli spazi dell'areale ferroviario liberato dai binari, i 2,5 km da via Madruzzo (Palazzo delle Albere) a sud fino all'ex Scalo Filzi a nord, all'altezza del campo di atletica Covi-Postal. «Le linee guida» ricorda l'architetto Stelzer «saranno la base per uno o più concorsi di progettazione». Sparirà il boulevard concepito dall'architetto catalano. La superficie sarà occupata dal nuovo sistema di trasporto collettivo, tram o Brt, senza però sacrificare la grande opportunità della ricucitura delle parti est e ovest della città. **Do. S.**

INTERRAMENTO

Coinvolta anche Sistemi Urbani che valorizza gli immobili delle FS

Aree liberate e business in arrivo

Alla firma del protocollo per l'interramento della ferrovia del Brennero nel tratto cittadino, domani, saranno presenti in città il viceministro alla infrastrutture e ai trasporti, **Edoardo Rixi**, il presidente della Provincia di Trento, **Maurizio Fugatti**, il sindaco **Franco Ianeselli**, l'amministratore delegato e direttore generale di Rfi, **Gianpiero Strisciuglio**, e l'amministratore delegato di FS Sistemi Urbani, **Umberto Lebruto**. Sistemi Urbani è la società del Gruppo Ferrovie dello Stato che ha il compito di valorizzare gli immobili connessi alle stazioni e alle infrastrutture ferroviarie (edifici, parcheggi, spazi liberi). Non è dunque casuale la presenza di Sistemi Urbani alla firma del protocollo che dà il *la* all'interramento dei binari, con i primi impegni sul fronte progettuale. Perché liberare 2,5 km di spazi, ricucendo con collegamenti diretti due parti della città oggi separate dai binari, al netto del sistema di trasporto ipotizzato in superficie (tramvia o Bus rapid transit con mezzi elettrici), apre un grande scenario di business. Sistemi Urbani potrebbe essere coinvolta attraverso un accordo di programma. Il business, in questo caso, significa valorizzare gli immobili anche ai fini del reperimento di risorse per coprire i costi di realizzazione dell'interramento. La stima aggiornata è di 400 milioni di euro, da mettere a terra, anzi sottoterra, in tre anni, una volta conclusi i



Il palazzo uffici progettato in via Dogana

lavori del bypass e realizzata la stazione provvisoria in zona ex Scalo Filzi. Il tema, per altro, è emerso anche durante il percorso partecipato di SuperTrento, dove si è considerato anche l'apporto di capitali privati (partenariato pubblico-privato), nel ridisegno urbano della città. Il contesto delle risorse, nelle scenario che si apre, è decisivo. E critico. Stiamo ai fatti: non c'è ancora certezza sul finanziamento del bypass (1,27 miliardi); non è progettata, né finanziata, la circonvallazione ferroviaria di Rovereto, strategica per il potenziamento del Corridoio del Brennero; e

non ci sono i soldi per il Nordus, il raddoppio della Trento-Malé tra Lavis e il centro città. Perché mai, quindi, Rfi dovrebbe finanziare l'interramento dei binari, se non a fronte di opportunità di investimento, come potrebbe essere il nuovo polo uffici voluto dalla Provincia, che Patrimonio del Trentino ha ipotizzato in via Dogana? E ciò significa che il Comune dovrà trovare un difficile equilibrio tra vivibilità urbana e nuove edificazioni sulle aree liberate. Con lo studio sull'impatto dell'opera, realizzata dal Comune a fine 2020, erano emerse le prime scelte inevitabili conseguenti all'interramento: demolizione del sottopasso di via Fratelli Fontana (che sarà alzata di 2 metri rispetto alla quota attuale); eliminazione del sottopasso pedonale di via Lampi; demolizione del sovrappasso ferroviario San Lorenzo. Parimenti, saranno eliminati il sottopasso pedonale di via Canestrini, quello di via Verdi e quello del Muse perché interferisce con la rampa di risalita in direzione via Monte Baldo. L'interramento, oltre che per la riqualificazione degli spazi in superficie, ha valenza ai fini del potenziamento della mobilità sostenibile. Più connessioni e più intermodalità, con la stazione interrata a servizio di un'area vasta. SuperTrento ha però rilevato la contraddizione di due centri intermodali distinti: stazione dei treni da una parte, nuovo hub (bus e funivia) all'ex Sit. **Do. S.**