



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Italia Nostra
Sezione trentina

14 dicembre 2021

Trento, 29 novembre 2021

Trento - Interramento ferroviario

Perché la città rischia di perdere il treno

1 PREMESSA

La città di Trento ha avuto almeno tre decenni per affrontare il problema dell'interramento ferroviario e studiare la soluzione migliore, non solo infrastrutturale ma soprattutto urbanistica. Dopo un decennio di superficiale scetticismo, nel 2001, tra lo stupore generale, Joan Busquets impennò il PRG di Trento sull'interramento della ferrovia. In seguito, tuttavia, nulla è stato fatto per dar corso a quella previsione. Anzi, nel 2015 il nuovo Consiglio comunale si apprestava a cancellare dal piano regolatore l'interramento, ritenuto inattuabile. Nuovamente, con generale sorpresa, nel gennaio 2017 RFI annunciava il *by-pass* di Trento in galleria da Acquaviva a Roncafort (2 mld €). *"Importante - disse il commissario del Governo, ing. Facchin - è che ci sia una dialettica con i territori e che arrivino proposte migliorative per ogni lotto. Non si dia nulla per scontato e deciso."* Ma dal Comune non arrivò nessuna proposta: la variante del PRG approvata nel 2019 ha semplicemente mantenuto la previsione del 2001 – che non teneva conto del *by-pass* – in attesa che RFI completasse il progetto ferroviario secondo le proprie convenienze tecnico-economiche. E adesso che RFI ha finalmente reso note le sue intenzioni, cosa intende fare la città, nel poco tempo che rimane?

2 IL PROGETTO RFI

Non si può dire che la dialettica auspicata dall'ing. Facchin si sia sviluppata molto nei successivi quattro anni: il progetto ferroviario è rimasto avvolto nel più stretto riserbo finché RFI ha dovuto renderlo pubblico per la valutazione d'impatto ambientale. Quella depositata non è un'ipotesi di massima aperta a proposte migliorative, ma un'impressionante mole di documenti minuziosamente e definitivamente dettagliati, dalla cui faticosa lettura s'apprende – com'era immaginabile – che il progetto ferroviario non tiene in alcun conto gli aspetti urbanistici generali. Altri avrebbero dovuto farsene tempestivamente carico, e adesso la città è costretta a rincorrere RFI proprio quando incombono le scadenze del PNRR.

2.1 Il *by-pass* per le merci

Che le Ferrovie dello Stato intendessero realizzare un tunnel sotto la collina est per il passaggio delle merci era noto già prima che Busquets pianificasse l'interramento prevedendo, invece, il passaggio delle merci lungo l'attuale tracciato. La precedente ipotesi in destra Adige era stata abbandonata, sia per l'opposizione dei coltivatori della Rotaliana (i soli ad aver preso subito sul serio il quadruplicamento), sia per i problemi idrogeologici. Scavare un tunnel ferroviario di 12 km – anche se con sezioni molto inferiori a quelle autostradali – è sempre un'opera complessa e problematica, da affrontare con le dovute precauzioni. Tuttavia, non realizzare il *by-pass* significherebbe condannare definitivamente la città a essere attraversata dal passaggio di quelle merci che tutti – teoricamente – vorrebbero spostare "dalla gomma al ferro", con una frequenza e una velocità incompatibili con la vita cittadina.

Il sacrificio di alcuni edifici che non rivestono particolare rilevanza è un costo di cui la collettività, a fronte dell'interesse pubblico di quest'opera, dovrà farsi pienamente carico per non penalizzare le proprietà coinvolte, ma che forse si sarebbe potuto ridurre se alcune scelte fossero state prese più tempestivamente. Le demolizioni previste offrono comunque l'opportunità di riqualificare il tratto iniziale di Via Brennero, oggi edificato in modo incongruo rispetto alla sua rilevanza urbana.

Rischi idrogeologici e disagi per i cantieri non vanno sottovalutati, ma il vero problema del *by-pass* proposto è che protegge dal flusso delle merci solo la zona sud e quella centrale, lambite quasi tangenzialmente dai binari attuali, ma sacrifica ulteriormente la parte nord, già oggi tagliata nel mezzo dai due binari della ferrovia del Brennero e da quello della Trento-Malè.

2.2 L'interramento della ferrovia

L'interramento della ferrovia nella parte centrale della città, da Palazzo delle Albere al Ponte Martiri di Nassirya, apre uno scenario urbanistico che il Comune può elaborare in sostanziale autonomia da RFI. Lo spostamento dei due binari sotto il terreno consentirà alla città di cogliere alcuni obiettivi di straordinaria importanza, che però richiedono, fin d'ora, una coraggiosa e lungimirante pianificazione.

Il primo importante effetto dell'eliminazione della barriera ferroviaria potrebbe essere la rinascita del margine orientale della città storica, strettamente legata alla riconnessione tra le parti a nord e a sud, oggi costrette a utilizzare in prevalenza l'impervio passaggio a est, attraverso la stretta di Via dei Ventuno.

Il *boulevard* che dovrebbe prendere il posto della ferrovia offre opportunità straordinarie sul piano del risanamento infrastrutturale, della collocazione di attività e servizi integrati e accessibili e della definizione della forma urbana a partire dallo spazio pubblico.

Questa fondamentale riorganizzazione urbanistica non richiede specifici accordi con RFI, poiché ricade in massima parte nelle competenze di Comune e Provincia. Richiede però l'immediato avvio di un processo di elaborazione progettuale in grado di definire un obiettivo urbanistico riconoscibile e all'altezza di un'occasione che non è retorico definire "storica". Di fronte a questa profonda trasformazione non bastano vacui slogan come "l'affaccio sul fiume" o ingenui *rendering* di giardinetti con aiuole erbose e piste ciclabili: serve una definizione del futuro assetto urbano che garantisca il netto prevalere dei benefici sugli inevitabili disagi.

2.3 Trento nord

Il più grave problema urbanistico del progetto RFI sono i sei binari che a partire dal ponte Martiri di Nassirya attraverseranno nel mezzo tutta la parte terziaria della città: due binari per le merci più due per i passeggeri in una trincea a cielo aperto larga 30 metri, affiancata dai due binari in superficie della Trento – Malè, per complessivi 40 metri.

In questa fascia confluiranno tutte le linee e si concentrerà quindi tutto il traffico ferroviario previsto: 220 treni merci giornalieri (lungi fino a 1 km), 40 treni passeggeri e il traffico locale. Un treno ogni cinque minuti nell'arco delle 24 ore. Difficile prevedere il livello di rumore generato dal loro passaggio, ma il disagio acustico non è certo il solo problema, e probabilmente neppure il più grave.

Non va sottovalutato neppure il danno estetico che Trento subirà: gli attuali tre binari in rilevato si possono considerare un grazioso paesaggio se confrontati con il disordinato insieme di massicce opere di calcestruzzo su quote diverse, cui si aggiungono le opere accessorie, dalle barriere di protezione idraulica agli armamenti elettrici. Si fanno altisonanti dichiarazioni sul valore del paesaggio: chi mai vorrebbe vedere un simile scenario sotto la propria finestra, per quanto ben insonorizzata?

Il danno peggiore, tuttavia, è di carattere infrastrutturale: il progetto RFI non prevede (e difficilmente consente) collegamenti trasversali tra Via del Brennero e Via Maccani, condannando definitivamente la parte nord di Trento a rimanere spaccata in due dalla ferrovia. Dicotomia forse accettabile mezzo secolo fa, quando via Maccani aveva un ruolo meramente logistico, ma inammissibile ora che quelle funzioni sono migrate all'interporto mentre la crescita terziaria e la lotta al consumo di suolo impongono di recuperare ogni ettaro di suolo già urbanizzato per costruire una parte di città vivibile e vitale.

Recupero che il progetto RFI compromette irreversibilmente, con un danno per la città difficilmente calcolabile, ma certo incomparabilmente maggiore del costo aggiuntivo per la prosecuzione dell'interramento fino alla tangenziale.

Confidando che Comune e Provincia riescano a tutelare il futuro del proprio territorio, vi è anche qui l'urgente necessità di elaborare un piano urbanistico in grado di cogliere al meglio la straordinaria opportunità data dalla riconnessione dei due sistemi urbani cresciuti sugli assi di Via Brennero e Via Maccani, dalla realizzazione della futura "linea forte" del trasporto collettivo e dalla riqualificazione degli svincoli della tangenziale.

3 BREVE NOTA SUI MARGINI URBANI

In biologia, un tessuto non irrorato adeguatamente dalla circolazione sanguigna è condannato alla necrosi. Nelle città, una simile degenerazione colpisce i tessuti urbani non adeguatamente alimentati dai flussi indotti dalle sue attività e dai suoi servizi. Le parti più esposte a questo destino si trovano ai bordi estremi della struttura urbana, dove crescono, come metastasi attestate sulle principali infrastrutture, solo complessi monofunzionali circondati da parcheggi. Danni anche più gravi alla vita urbana sono arrecati dalle barriere interne che tagliano le maglie della rete viaria trasformando le strade cittadine in vicoli ciechi, privando i tessuti urbani di ogni linfa vitale, condannandoli, nel migliore dei casi, a una stentata sopravvivenza.

Le massicciate ferroviarie sono certamente tra le barriere urbane più nocive, le ferrovie in trincea sono forse anche peggiori. In ogni caso, la presenza di una barriera ferroviaria interna alla città costituisce un gravissimo handicap, sottovalutato nella pianificazione del quartiere alle Albere dove ha certamente contribuito al suo insuccesso, nonostante i numerosi sottopassi previsti.

Ci auguriamo che quella infelice esperienza sia di lezione e d'ammonimento, e induca la cittadinanza e il governo della città a reagire rapidamente ed energicamente per evitare che il futuro di Trento venga gravemente e irreversibilmente compromesso da un progetto infrastrutturale privo della necessaria visione urbanistica.

4 CONCLUSIONI

Italia Nostra chiede dunque che:

- l'interramento della ferrovia (binari merci e passeggeri) sia prolungato sino alla tangenziale;
- si realizzi contestualmente la bonifica dei siti inquinati attraversati dalla ferrovia;
- si predisponga un piano per il recupero del sedime ferroviario e dei terreni adiacenti con l'obiettivo di
 - ricucire le parti est e ovest di Trento nord;
 - riannodare la rete viaria cittadina integrandovi la "linea forte" del trasporto collettivo e i principali servizi urbani (che potrebbero trovare qui la collocazione più adatta);
 - riorganizzare e riqualificare il lato ovest della città storica affacciato sul nuovo *boulevard*.

Consapevole del grande sforzo tecnico ed economico richiesto, Italia Nostra esorta cittadini e istituzioni ad adottare tempestivamente tutte le iniziative necessarie per non vanificare questa irripetibile opportunità.

Il Consiglio direttivo