

Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Walter Lenzi

14 dicembre 2021

PROGETTO DELLA CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA DI TRENTO

Dibattito pubblico, Gardolo 14 dicembre 2021

OSSERVAZIONI E PROPOSTE

Queste osservazioni hanno lo scopo di porre " al centro " un sobborgo, quello di Gardolo, che nella prospettiva indicata per la circonvallazione ferroviaria rischia di vedere acuite antiche fratture urbanistiche che producono limitazioni comunicative, sociali e di relazione. Ma i limiti non sono mai invalicabili se si ha il coraggio di approcciarsi alla complessità di una grande opera quale è quella della circonvallazione ferroviaria con un atteggiamento fortemente vigile, ma al contempo costruttivo e non preconcepito.

L'occasione di un poderoso e non ripetibile investimento può essere quindi colta provando a dare sostanza a una **suggerzione urbanistica, forse un sogno**, di un sobborgo che da molti anni auspica la riduzione dell'esistente separazione tra est e ovest con un intervento tecnicamente lungimirante ma ancor più importante come elemento di unione tra le due realtà abitative di Canova e Roncafort.

Non si intende mercanteggiare un risarcimento per Gardolo, ma sfidare i soggetti locali e nazionali in campo ad un respiro urbanistico tanto utile quanto ambizioso.

Come indicato nella Relazione di Sostenibilità di RFI che accompagna questo progetto è previsto che le potenzialità correlate alla Circonvallazione di Trento debbano generare un'opportunità per abilitare un nuovo scenario di rigenerazione urbana e dell'assetto territoriale, anche in virtù della sinergia con altri interventi programmati a livello locale.

La collaborazione tra PAT e Comune con RFI prevede l'integrazione del progetto della circonvallazione ferroviaria con altri interventi infrastrutturali tali da far presagire di andare nella direzione di allargare il perimetro della città e dunque della cittadinanza: il progetto NORDUS; l'interramento della linea esistente nel tratto del centro cittadino e la relativa riqualificazione urbana della città interessata dall'attuale ferrovia; il miglioramento del servizio del trasporto pubblico. Riteniamo che tali interventi costituiscano segnali concreti per uno sviluppo sostenibile della città di Trento.

In particolare sarà fondamentale per Gardolo che da questi interventi infrastrutturali non venga esclusa la realizzazione di una linea tramviaria che colleghi, passando su via Bolzano e via Brennero, la località di Spini con Piazza Dante. A tale scopo sarà necessario prevedere il declassamento e la conseguente riconfigurazione di via Bolzano con caratteristiche fortemente urbane, prevalentemente dedicata alla mobilità leggera e collettiva.

Riteniamo che tale processo possa andare nella direzione delle tanto attese richieste di ricucitura dei territori posti a est e a ovest di via Bolzano che si trovano espresse in atti ufficiali della Circostrizione (documento del 28 luglio 2009) come del Consiglio comunale (del.n.16 del 12 gennaio 2010), da più di un decennio.

Come ha ricordato di recente anche il Sindaco in occasione della presentazione del Documento unico di Programmazione 2022-24, il progetto integrato della circonvallazione ferroviaria deve risultare un'opportunità e una possibilità di produrre anche valore sociale sul territorio citando Gardolo quale riferimento preciso.

Tuttavia, come evidenziato da più Consigli Circostrizionali della città, da associazioni e gruppi di cittadini, la realizzazione di questo progetto integrato non ha mancato di provocare perplessità, dubbi e a volte critiche severe.

In particolare le perplessità e le critiche hanno riguardato le aree agricole poste a sud dell'abitato di Mattarello, le possibili problematiche idrogeologiche sotto la Marzola, l'impatto sul quartiere di S.Martino, lo scavo nelle aree SIN ex Sloi e Carbochimica, il preventivato temporaneo stop della ferrovia Trento Malè e non ultima la limitata area interessata all'interramento della ferrovia in direzione nord partendo dallo scalo Filzi.

Rispetto a quest'ultima problematica, anche l'amministrazione Comunale di Trento, e non poteva essere diversamente, ha capito che con questa progettazione a Gardolo come a Trento Nord non si poteva assicurare alcun benessere, rispetto ai lavori previsti sul resto della città e ha da tempo trasmesso una richiesta ufficiale a RFI, la cui risposta, fornita in data 6 dicembre 2021 in occasione dell'avvio del dibattito pubblico dall'ing. Giuseppe Romeo, ha lasciato poco spazio a dubbi su un eventuale prolungamento. Alle pressioni dei territori e alla richiesta del Comune di proseguire nell'interramento fino all'interporto, RFI ha previsto un ulteriore parziale prolungamento verso nord, ma di soli 200 metri.

Per la realtà territoriale di Gardolo e di parte della Circostrizione di Trento centro, gli auspicati benefici paesaggistici, sociali e acustici non ci saranno e quindi necessariamente vanno ricercate delle soluzioni/idee per evitare una pesante cesura tra la parte più rilevante del centro città, dove il tracciato ferroviario si realizzerà tutto in galleria, e la parte dal confine nord del Comune (Interporto) fino a circa 200 metri a nord della rotatoria intitolata ai Caduti di Nassirja, dove il tracciato invece sarà in superficie e in trincea. E' evidente che tutta questa zona sarà la più penalizzata, in particolare in termini d'inquinamento acustico, ma non solo. Va ricordato che a lavori ultimati sul territorio di Gardolo, transiteranno in superficie, su quattro binari, più di 300 treni al giorno.

Anche la mozione del Consiglio comunale di Trento, votata in data 25 novembre 2021, ha preso in esame queste e altre criticità, in particolare ricordiamo questo passaggio: *“qualora non accolta da parte di RFI la richiesta di prolungare l'interramento in galleria naturale fino all'Interporto, studiare - compatibilmente con il cronoprogramma previsto dai tempi del PNRR, la possibilità di realizzare dei tratti di galleria artificiale dall'ex scalo Filzi fino all'Interporto di una larghezza tale da migliorare la permeabilità del territorio da est a ovest e al fine di mitigare l'impatto acustico”*.

A seguito di queste osservazioni, intendiamo ora esprimere alcune proposte al Coordinatore del Dibattito pubblico dott. Andrea Pillon.

Il tratto ferroviario che intendiamo prendere in considerazione per le nostre proposte è quello delimitato dal cavalcavia della strada statale n.12 a sud e a nord dal confine meridionale dell'Interporto. A est di tale delimitazione si trovano l'abitato di Canova e la zona di Maso Rossi mentre a ovest vi è la frazione di Roncafort e l'Interporto, (vedi mappa allegata).

Il Lotto 3a del progetto che stiamo affrontando in questa fase, non prevede il quadruplicamento dei binari in superficie della ferrovia Brennero -Verona (**sarà invece il Lotto5 tratto Bronzolo-TrentoNord** che prevederà in un futuro anche il raddoppio della linea ferroviaria del Brennero nella zona che stiamo analizzando), mentre il progetto NORDUS prevede il raddoppio della linea ferroviaria della Trento-Malè.

Si ritiene che per l'intera zona presa in esame l'Amministrazione Comunale, d'intesa con la PAT, debba già ora necessariamente farsi carico nei confronti di RFI al fine di **trovare possibili e concrete mitigazioni, in primis acustiche**, che lo studio di analisi predisposto da RFI ha rilevato e considerato come problematiche in questo tratto.

Da parte degli oltre 70 Cittadini che hanno condiviso questa proposta (a piè di pagina vi sono i loro nominativi riportati) si ritiene che una necessaria mitigazione acustica non possa che prevedere diverse tipologie di intervento in questo tratto come nella zona di Maso Rossi. **(utilizzo delle più moderne tipologie costruttive per il secondo binario della Trento-Malè, gallerie artificiali, barriere ecc).**

La nostra proposta vuole andare oltre, vuole proporre come anticipato una **“suggerione urbanistica, forse un sogno”**. Indicativamente nella mappa allegata abbiamo colorato di giallo la zona che potrebbe costituire l’ambito entro il quale sviluppare questa suggerione. Non vogliamo entrare in ambiti che non ci competono, ambiti tecnici e progettuali verranno eventualmente affrontati dalle persone preposte. Non intendiamo altresì entrare nel merito di una decisione tecnica che si concentri sul totale dei 4 binari previsti dal Lotto 3° ora in esame o che preveda invece fin da ora l’esecuzione di una collina atta a coprire una galleria artificiale costruita a copertura dei 6 binari previsti a seguito del futuro completamento del Lotto5 Bronzolo-TrentoNord. Noi proponiamo un’idea che è quella di ricucire una Comunità, il territorio creando per un tratto sufficientemente lungo una galleria artificiale tale da coprire in larghezza i quattro binari previsti. Un tratto di *città in estensione o se preferibile un’estensione della città*.

Proponiamo di prendere in esame da parte dei competenti uffici tecnici la possibilità urbanistica, progettuale e tecnica di creare **una collina di mitigazione dell’impatto** che una galleria artificiale antirumore inevitabilmente creerebbe. Una collina a prato che, opportunamente progettata, renderebbe possibile il collegamento leggero tra Canova e Roncafort; una proposta *“collinare”* di quanto si sta con intelligenza e lungimiranza pensando per la zona *“a piano”* che si libererà in zona Scalo Filzi in direzione ovest.

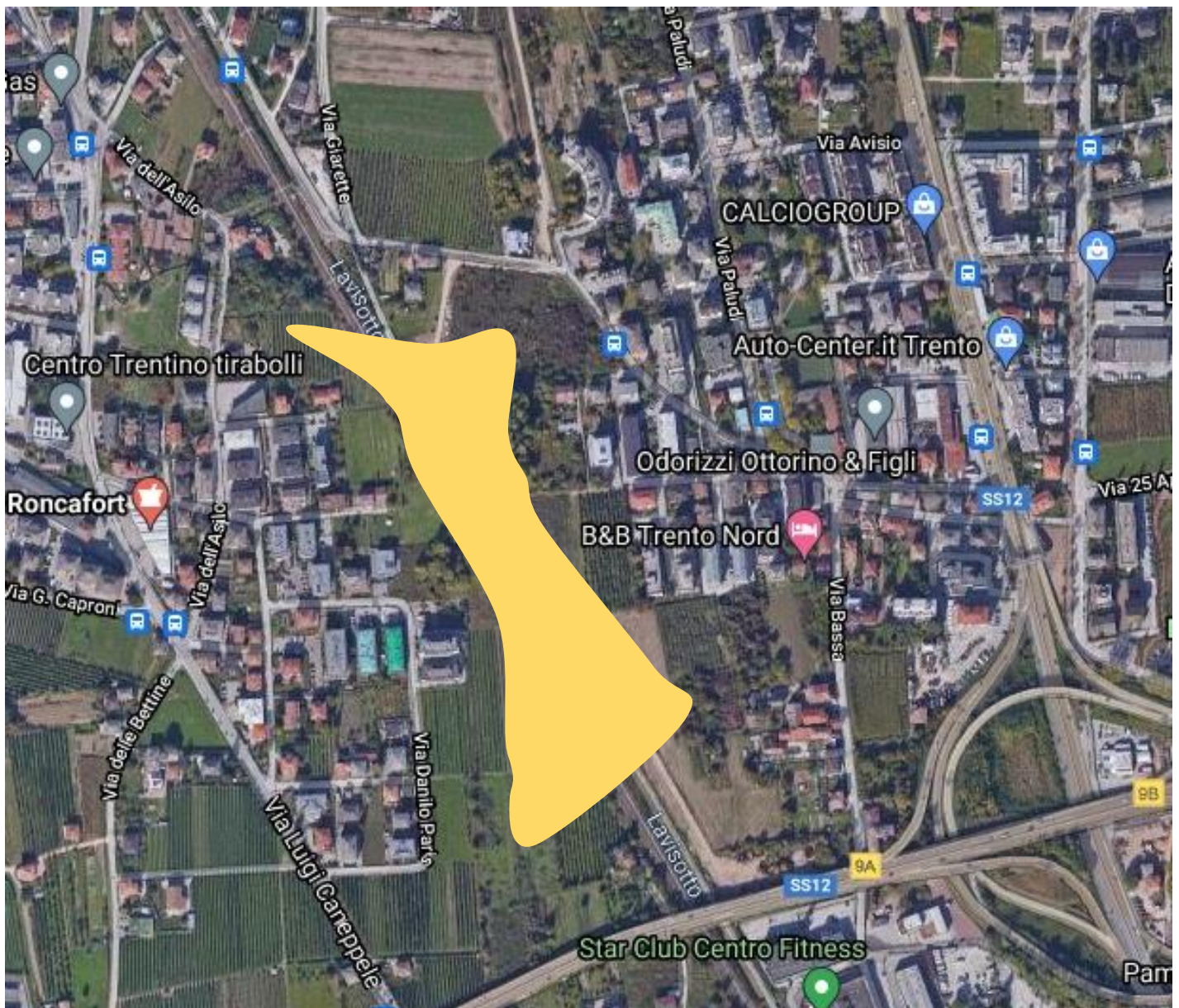
Siamo consci che tale suggerione potrà trovare attenzione qualora si avrà il coraggio di non fermarsi alle prime difficoltà e/o limiti come ad esempio potrebbe essere il previsto cantiere base di 18.000 mq (CB01) nella parte a sud/est della zona in mappa.

I sottoscrittori della proposta:

AGOSTINI CARMEN
AGOSTINI EMANUELA
ALBERTINI RENATA
BALDO CARMELITA
BARBACOVÌ CLAUDIO
BAZZANELLADARIO
BERNARD MILENA
BERTI GIULIA
BERTOLUZZA DARIO
BOGNI GIOVANNA
BORDATO MARIKA
BOTTURA PATRIZIO
CALLEGARI FRANCO
CAMIN MARA
CAMPESTRINI LUCIA
CAMPESTRINI OTTAVIO
CERLEAC MONICA
CHIOGNA ELISA
DALLATORRE RENATO
DALLAFIOR SILVANA
DEFRANCESCHI GRAZIANO
DEGASPERI MARCELLA
DI LORENZO STEFANO
DUGO GIUSEPPE

FILIPPI ANNA
ECCEL TAMARA
FERNANDEZ ANDREA
FINADRI RUGGERO
FRONTUTO ALESSANDRO
FRONTUTO NICOLA
GHENSI CRISTIAN
GIAMPICCOLO MARCELLO
GILLI MARIALUISA
GIRARDINI ROSANNA
GUANDALINI PIERGIORGIO
HERVE PARKOO
IANDOLO GERARDO
IANDOLO LUIGI Romagnano
LENZI WALTER
LENZI LEONARDO
MARIGHETTI ANDREA
MAULE GIUSY
MERLER PAOLO
MIORELLI ANDREA
MOLTRER CRISTINA
MOLTRER ORNELLA
MOSER LUIGI
MOSNA ANNA BRUNA

MOTTES MANUELA
NARDELLI MATTEO
NICOLUSSI A. MARIA
ORLER GIUSEPPE
ORTONBINA ELENA
QELA QEMAL
PERGHER PAOLA
RAGOZZINO CARMINE
RIZZI BRUNO
ROMAGNUOLO BIAGIO
SANNA GIOVANNI
SCOMAZZON ANGELO
SICHER LUCIANO
SLOMP MARIA
STEFINI MOIRA
TASIN MARA
TOMASI ANDREA
TOMASI ARMANDO
TOMASI FILIPPO
TONIDANDEL GABRIELE
WEISS GIULIANO
ZENI RICCARDO



Mapa allegata

Gardolo, 14 dicembre 2021.