



Dibattito Pubblico  
**CIRCONVALLAZIONE  
FERROVIARIA TRENTO**

---

**QUADERNO  
DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Marco Chistè**

7 gennaio 2022

# OSSERVAZIONI AL PROGETTO INTEGRATO

a cura di Marco Chistè, gennaio 2022

Le seguenti osservazioni riguardano il “*Progetto Integrato*”, elaborato dal Comune di Trento parallelamente al Lotto 3 delle tratte di accesso al Brennero, e cercano di dare un contributo propositivo alla messa in luce di particolari aspetti e/o criticità che il progetto non ha (ad avviso dello scrivente) al momento considerato e di cui risulta cruciale una risoluzione e una contestuale presa di posizione.

## 1.0 INTERRAMENTO TRATTO URBANO FERROVIA STORICA

Osservando lo schema planimetrico di intervento si evince che il tratto interrato sarà compreso fra lo Stadio Briamasco e il cavalcavia detto “Caduti di Nassirya”, con una ampia zona a sud e a nord di trincea di raccordo (Fig. 1). Se la rampa a nord non presenta particolari problematiche, sorgendo parallela alla futura rampa di raccordo della nuova variante ferroviaria, la rampa a sud e in generale la scelta di interrare il tratto urbano partendo dallo Stadio Briamasco fa emergere a nostro avviso alcune criticità che vogliamo sintetizzare di seguito.

La trincea di raccordo della ferrovia storica collide con le opere di sottopasso realizzate recentemente per avvicinare e ricucire il nuovo quartiere delle Albere con la porzione est di città. In particolare se si presume che in questo tratto la ferrovia storica discenda gradualmente in pendenza costante dalla quota attuale del rilevato ottocentesco fino ad una situazione stimata di -12,00m (profondità dal piano campagna nel Progetto Integrato), risulta evidente e chiaro che la trincea venutasi a formare sarà un’ennesima barriera fra il Palazzo delle Albere e le sue Barchesse, di cui una delle due soggetta recentemente a concorso di progettazione. Sarebbe logico e decisamente auspicabile uno spostamento della trincea di raccordo di circa 400m più a sud per evitare conflitti con una zona di città in piena trasformazione, garantendo al contempo una vera ricucitura efficace con le due parti di città.

Da considerare poi come tutto il tracciato meridionale della ferrovia intercetti porzioni e lembi di città che saranno o dovranno essere interessati da un ampio processo di riconversione, ripensamento e recupero. Procedendo verso sud partendo dall’area delle Albere si trovano le caserme delle Ghiaie, la zona del futuro NOT, la porzione agricola compresa fra l’ansa dell’Adige e la ferrovia oggetto di plausibili nuove urbanizzazioni per comprimere e densificare il tessuto urbano (in ottica di risparmio di suolo agricolo esterno alla città) e infine la zona sportiva delle Ghiaie comprensiva di nuova piscina comunale. La domanda che è lecito porsi è se l’interramento della linea ferroviaria storica possa interessare anche questi ambiti, dando un vero respiro alla città del domani.

## 2.0 PROGETTO NORDUS

Il progetto di prolungamento della ferrovia Trento-Malè verso sud, sebbene presente da anni nel dibattito pubblico del futuro delle connessioni ferroviarie, risulta al momento attuale ancora poco dettagliato e approfondito. Si auspica che la fase di elaborazione del nuovo PUM possa fare luce su tutti gli aspetti più tecnici e di traffico che un’opera del genere necessita. Di seguito alcune riflessioni e considerazioni.

### Definire chiaramente cosa sia il progetto Nordus

Allo stadio di progettazione attuale risulta un ibrido, una sorta di unione tra una ferrovia regionale (delle valli di Non e Sole), una ferrovia suburbana (nel tratto in pianura includendo i centri suburbani di Mezzolombardo, Mezzocorona, San Michele, Zambana e Lavis) e una ferrovia metropolitana con fermate pensate ogni intervallo spaziale significativo (circa 1-2 km da Lavis a Mattarello). Il rischio di sommare in una singola linea queste tre caratteristiche ferroviarie distinte e differenti è quello di non riuscire a raggiungere gli obiettivi preposti.

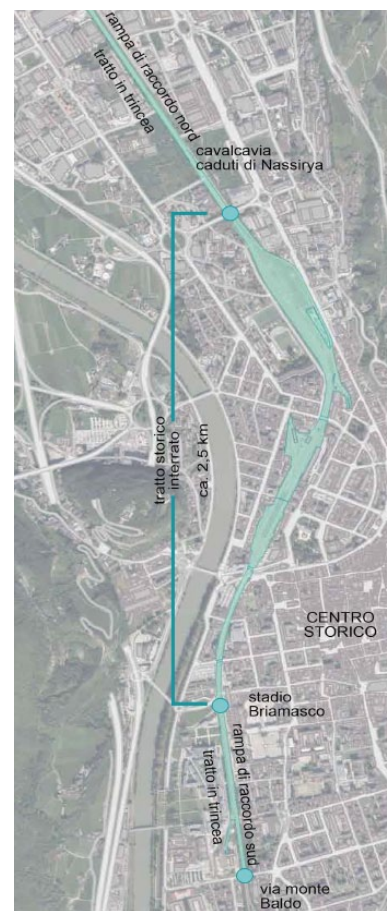


Fig. 1. Tratto urbano ferroviario interrato e trincee di accesso.

L'esempio di Innsbruck (città paragonabile a Trento per contesto, popolazione e dimensione) è emblematico della strategia che bisognerebbe seguire. Nel capoluogo tirolese esistono linee "R", regionali che connettono le varie città e centri della regione, linee "S", "Schnellbahnen" suburbane che insistono prevalentemente sull'asse della valle dell'Inn, e "Strassenbahnen" linee di tram urbane che assolvono al trasporto urbano irradiandosi dalla zona della stazione alla periferia, lambendo il centro storico. (Fig.2)



Fig. 2. Schema di rete del sistema delle S-Bahn di Innsbruck.

### Nordus necessita di una denominazione

Collegato a quanto detto nel paragrafo precedente serve una futura denominazione delle corse sulla linea Nordus, distinguendo quello che è urbano e metropolitano da ciò che è suburbano o regionale. Non si vede come soluzione praticabile quella di treni che effettuano tutte le fermate da Mattarello a Mezzolombardo, per poi proseguire verso Malè. Dove saranno i punti di scambio in cui la ferrovia assume carattere metropolitano e dove inizierà il tratto suburbano?

### Quota di transito del Nordus

Ben più preoccupante a nostro avviso risulta la comprensione della quota di transito della futura linea metropolitana-suburbana del Nordus. Presupponendo che l'idea di base dell'interramento della linea storica sia quella di ricucire le due parti di città, in quale sede troverà spazio il Nordus? Sarà una linea interrata? Oppure transiterà sopraelevata o alla quota di campagna? Se così fosse si ritroverebbe il problema iniziale di una linea ferroviaria, seppur locale, che divide nuovamente la città essendo presumibilmente in sede propria. Anche in questo caso si tratta di una questione fondamentale di denominazione. Se il Nordus nel tratto urbano fosse una normale linea tranviaria, a raso, su strada e non in sede propria, non verrebbe a crearsi una barriera fisica di separazione fra est e ovest della città. Risulta però compatibile questa immagine con una linea che comunque presenta caratteri suburbani nei suoi tratti esterni al tessuto urbano compatto?

## 3.0 INTERRAMENTO STAZIONE FERROVIARIA DI TRENTO

Con l'interramento del tratto urbano della ferrovia si vengono a creare le condizioni di una stazione ferroviaria ipogea. Su questo punto sono assolutamente necessari dei chiarimenti e/o delle soluzioni. Come è possibile avere dei binari interrati e conseguentemente una porzione di stazione ipogea, se entro il 2026 la stazione verrà riqualificata? L'accordo fra RFI, PAT e Comune di Trento prevede già un progetto che va nella direzione dell'interramento della ferrovia storica oppure sarà necessario un secondo progetto una volta conclusi i lavori di riqualificazione? Appare poco chiaro come le pensiline della attuale stazione, oggetto di tutela della soprintendenza, possano essere inserite all'interno di un progetto di interramento del tratto ferroviario. Inoltre risulta contestualmente irrisolta la quota di sottopasso o sovrappasso dei futuri binari. (Fig.3)



Fig. 3. Rendering di progetto della riqualificazione della stazione FS, zona banchine, fonte Adige.it.

Rimane poi insoluto il conflitto con il Nordus in questa porzione di città. La fermata Nordus "Stazione FS" corrisponderà alla quota della fermata della linea ipogea o si troverà sul piano di campagna? Parimenti l'innesto della linea della Valsugana avverrà a quota interrata oppure a quella sopraelevata?

## 4.0 STAZIONE FERROVIARIA TRENTO NORD-ZONA COMMERCIALE

Riguardo questa tematica si volevano sottolineare due aspetti.

### Riconoscibilità dell'intervento

Trattandosi di una futura fermata del Nordus sarebbe auspicabile che il progetto nel suo insieme (materiali, forme, lettering ed elementi di arredo) risponda ad una visione omnicomprensiva valida per tutte le future stazioni del sistema stesso, perlomeno nella tratta urbana. Di conseguenza una vera progettazione integrata del Nordus nel contesto della circonvallazione ferroviaria risulta fortemente raccomandabile. La riconoscibilità di un linguaggio comune di un sistema metropolitano o suburbano è di fondamentale importanza, per rendere chiaro e visibile al fruitore di essere di fronte ad un sistema unitario e caratterizzante del territorio.

### Qualità dell'intervento

L'intervento proposto da RFI deve essere contestualizzato nel territorio, discusso e rapportato al luogo, agli accessi, alla visibilità e al sistema di interscambi (Fig. 4). L'errore da commettere è quello di prendere per buono l'intervento proposto da RFI senza una reale messa in discussione del progetto con il risultato di creare un oggetto più simile ad un edificio industriale che ad una stazione ferroviaria. Chiaramente si tratta di una bozza di indirizzo, poco approfondita, ma risulta essenziale in fase di progettazione definitiva ed esecutiva chiarire dove si trovano ad esempio gli spazi per il "Kiss&Ride" (sosta breve automobilistica per fare scendere i passeggeri), per il "Park&Ride" (i parcheggi di interscambio), le stazioni di ricarica elettriche delle E-Car, così come il parcheggio per le biciclette tradizionali e quelle elettriche. Ultima annotazione: sarebbe auspicabile un concorso di progettazione per definire gli interventi architettonici, stilistici e la tipologia delle stazioni da attuare su tutta la linea Nordus.

A titolo di esempio si veda l'intervento realizzativo della nuova stazione fieristica di Innsbruck (Fig.5), e la si metta a confronto con il progetto di RFI della stazione di Trento Nord.

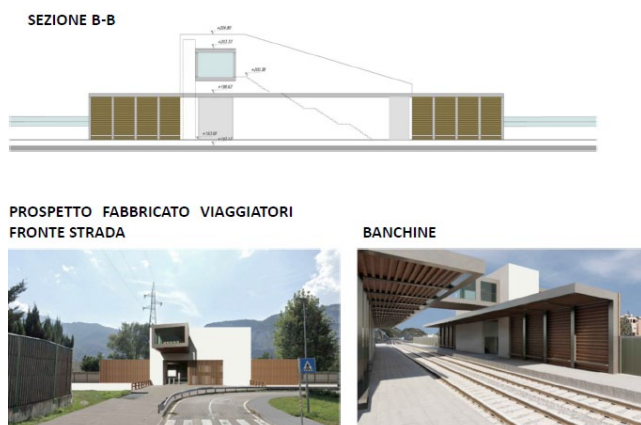


Fig. 4. Rendering di progetto della futura stazione Trento Nord, fonte RFI.



Fig. 5. Rendering di progetto della stazione di Innsbruck Messe (in via di ultimazione).

## 5.0 TRATTE DI ACCESSO NORD - "COLLINA RONCAFORT"

Il tema della separazione est-ovest nel tratto nord della città rimane, nelle linee di indirizzo attuali, pericolosamente irrisolto. Piuttosto si va purtroppo verso una sua accentuazione: ai 3 binari attuali se ne aggiungerebbero altri 3 (raddoppio ferroviario e Nordus).

L'intervento denominato "collina di Roncafort" (in realtà "collina Canova-Roncafort" essendo a servizio di ambo i quartieri) nell'ambito del dibattito della Circonvallazione ferroviaria di Trento, può essere un'interessante soluzione per attenuare la problematica sopra esposta. Esso va però contestualizzato in una logica di sviluppo dei percorsi che colleghino capillarmente est-ovest i due sobborghi di Canova e Roncafort. Sarebbe inoltre utile che l'intervento integri un parco lineare, il quale sappia accogliere delle funzioni come piccole terrazze e affacci, attività sportive o ricreative (campi da beach volley, pallacanestro e skateboard) e non ultima la necessaria stazione Nordus a servizio. Elemento imprescindibile dell'intera "collina" è proprio la stazione a scavalco che dovrebbe ospitare idonei spazi per il transito, magari anche piccole attività commerciali, fungendo da vero e proprio attrattore per le attività localizzate sulla collina stessa. Importante in chiave di

insieme sarebbe poi il ripensamento e il miglioramento del collegamento ciclopedonale fra l'esistente parco di Melta e il nuovo parco elevato venutosi a creare fra gli abitati di Roncafort e Canova.

Si veda a titolo puramente di esempio lo schema di seguito proposto.

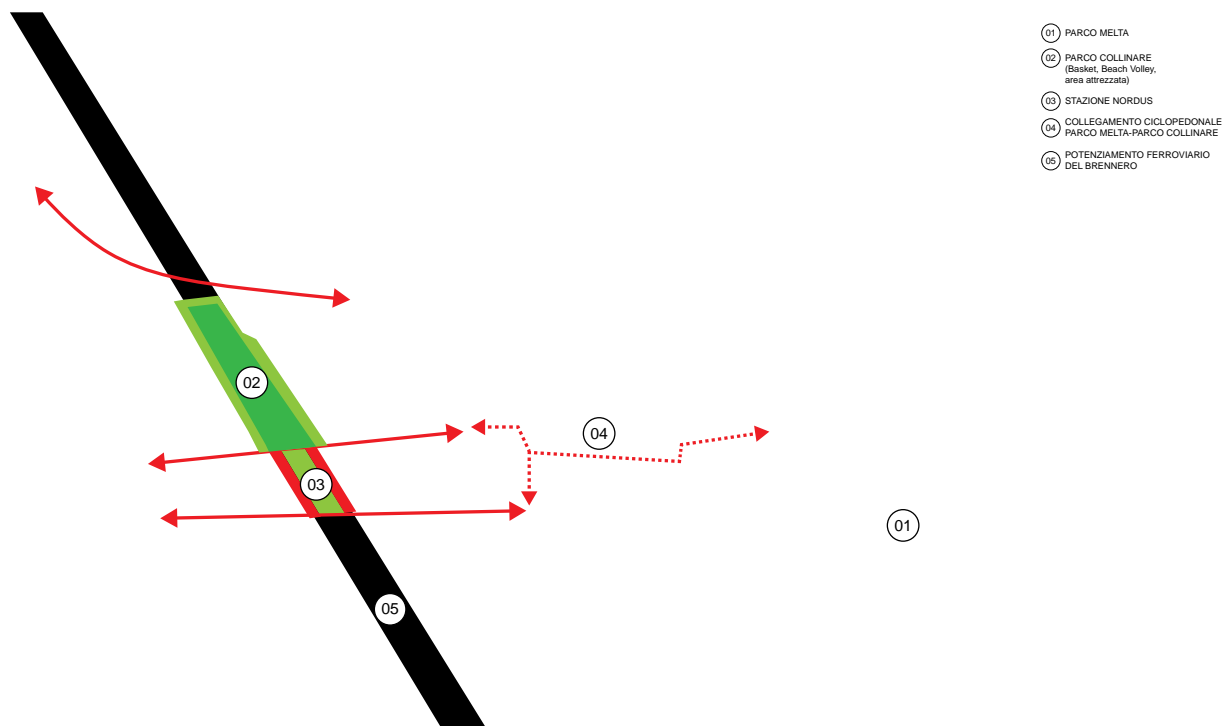


Fig. 6. Schema di un possibile intervento fra gli abitati di Canova e Roncafort.