



L'INTERVENTO

FERROVIA

IL DOVERE DI RIMEDIARE AGLI ERRORI

di **Beppo Toffolon**

L' interramento della ferrovia si porta appresso trent'anni di ritardi. Oggi, quindi, abbiamo il dovere di rimediare agli errori del passato.

a pagina **6**

Il dovere di rimediare agli errori

di **Beppo Toffolon** *

Per il fondo di domenica scorsa, dedicato all'interramento della ferrovia, Luca Malossini ha scelto opportunamente il titolo «Coltivare il diritto al futuro». Vorrei integrare le sue condivisibili considerazioni, rivolte al domani, con una breve riflessione sul percorso che ci ha portati dove siamo, e che si potrebbe intitolare «Il dovere di rimediare agli errori del passato». La cui catena iniziò negli anni '60, quando la Provincia bocciò a ripetizione i piani regolatori del Comune di Trento, redatti da uno dei più autorevoli urbanisti italiani, Plinio Marconi. Quei piani erano ispirati da alcuni principi di assoluto buon senso. In primo luogo, orientare lo sviluppo a sud, data l'impossibilità di aggirare il centro storico che sbarra trasversalmente la valle dell'Adige. In secondo

luogo, rafforzare le infrastrutture longitudinali, per collegare le parti di una città destinata, per ovvi motivi orografici, a uno sviluppo lineare. Quei piani regolatori (1962 e 1964) non furono mai approvati dalla Provincia, alle prese con la stentata gestazione del Piano urbanistico provinciale (Pup) di Samonà, che voleva, invece, far crescere la città a nord e sulla collina. Seguì il commissariamento urbanistico del Comune e il piano regolatore del 1968, dettato dalla Provincia, che prevedeva l'invasione della campagna a nord senza adeguati collegamenti. La strada di gronda prevista da Marconi in sinistra Adige venne cancellata (insieme al resto del suo piano) e i collegamenti tra le parti della città affidati a una tangenziale sconnessa dalla rete urbana. Il risultato di queste scellerate decisioni (a parte lo sventramento di Piedicastello, la necessità di demolire oggi

interi parti di quella tangenziale e l'inutile sacrificio di mille ettari di campagna) è una città divisa in tre zone malamente collegate: la zona sud e le due zone nord, a est e ovest della ferrovia. In mezzo, in una posizione alquanto scomoda, il centro storico lambito da crescenti flussi di traffico. In questo quadro sconsigliante — ennesima dimostrazione dei guasti della moderna dis-urbanistica — il recupero del sedime ferroviario costituisce una straordinaria opportunità per porre rimedio a quei gravi errori. Un radicale intervento infrastrutturale in grado di: a) riunire le due parti di Trento nord divise dalla barriera ferroviaria; b) collegare adeguatamente la parte nord e sud della città, alleggerendo la pressione sul centro storico; c) realizzare una linea di trasporto collettivo ad alta capacità e alta frequenza. Questi tre obiettivi implicano complessi problemi ingegneristici e complesse opere di ricucitura dei tessuti urbani tagliati dai binari (oggi in parte necrotici). Sistemare il «piano del ferro» senza integrarlo, fin dall'inizio, in uno scenario urbanistico sarebbe l'ultimo e irrimediabile errore: gli aspetti

urbanistici non sono meno rilevanti dei temi infrastrutturali, non possono essere considerati subordinati o marginali.

Sono passati trent'anni dal convegno in cui l'IN/Arch trentino propose di cominciare a ripensare la città attorno ai binari interrati. Un tempo ampiamente sufficiente per disporre oggi di scenari tecnicamente e pubblicamente approfonditi non solo sul piano ingegneristico, ma anche su quello urbanistico, per molti aspetti più complesso e dove il confronto e la condivisione — che richiedono tempo — sono essenziali. Trent'anni persi tra scetticismi e superficialità che neppure l'indiscussa autorevolezza di Busquets è riuscita a superare. Ed eccoci con l'acqua alla gola, come sempre, a rincorrere gli ingegneri ferroviari che intanto progettano il «loro» interrimento. C'è solo da sperare che l'ingegner Facchin, che pare essere il più consapevole della necessità d'inquadrare le opere infrastrutturali in un piano complessivo, riesca infine a promuovere e avviare quel lavoro collettivo di «costruzione della città» che fin qui è mancato.

* **Presidente della sezione trentina d'Italia Nostra**