

## IL CONVEGNO

A palazzo Thun si pensa al dopo galleria e alle opzioni aperte dall'interramento



A sinistra, l'assessore Ezio Facchin  
A destra, gli ingegneri Stelzer, Franzoi, Voltolini, Pretti, Podetti, relatori al convegno (Foto Pedrotti)



# «Dopo il bypass, ecco la città del futuro»

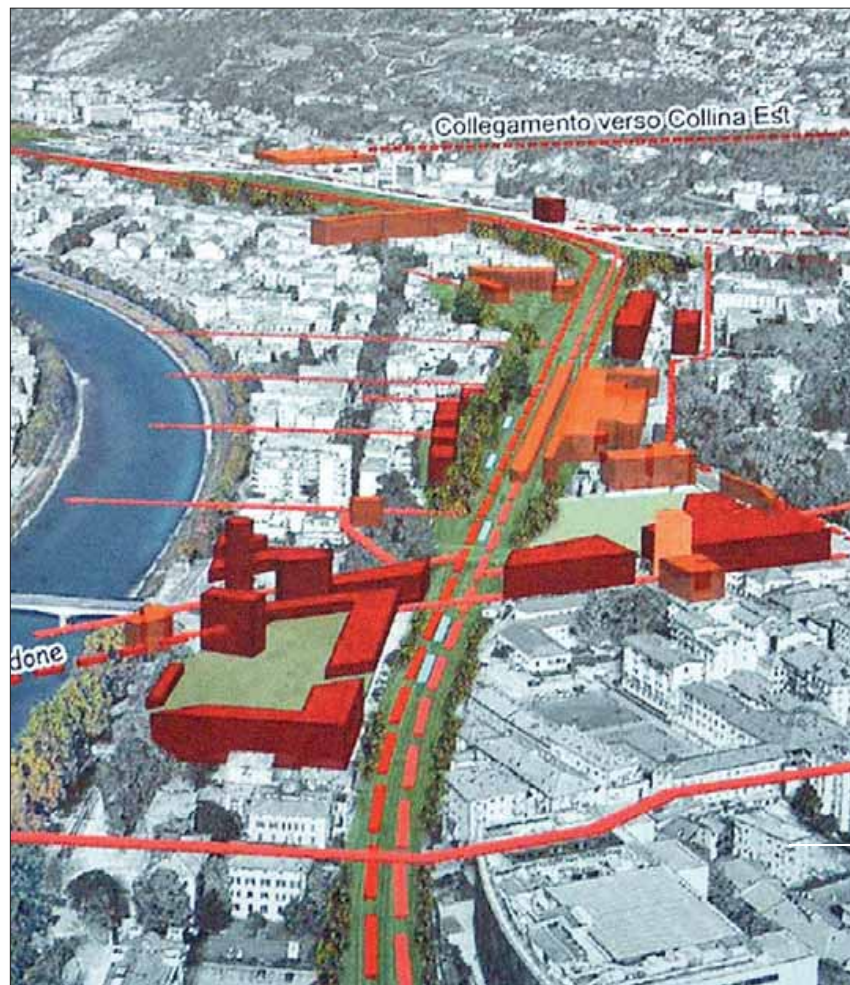
## Il metaprogetto: «Indennizzo per lo spostamento dell'Adige»

CHIARA ZOMER  
c.zomer@ladige.it

«Per pensare in grande serve entusiasmo, passione e serve avere il coraggio di dire che vogliamo la città più sostenibile d'Europa». È lungo il binario di questo ragionamento che il sindaco **Franco Ianeselli** ieri al convegno organizzato da Confindustria riguardo al «Metaprogetto interprete del futuro della città» ha chiamato tutti all'unità. E parecchi hanno risposto presente: il vicepresidente della Provincia **Mario Tonina** ha usato parole non equivocate per dire che «noi ci siamo», il presidente di Confindustria **Fausto Manzana**, a nome della categoria, ha detto di crederci perché «questo lo dobbiamo alla nostra città». L'ha chiarito al termine del lungo confronto nel quale è stato illustrato un po' più nel dettaglio il progetto integrato a cui si lavora, «per risarcire la città dello spostamento dell'Adige».

È il metaprogetto, appunto. Che parte da un assioma: la circonvallazione ferroviaria che Rfi sta per realizzare con i 900 milioni del Pnrr - un tracciato che si immette in galleria sotto la Marzola all'altezza dell'Acì e sbucca a sud di Mattarello - è un treno che passa e su cui serve salire, per trasformare anche il resto della città. Da qui si parte, altrimenti non si comprende il ragionamento: è la realizzazione della stazione provvisoria all'ex scalo Filzi che permetterà di interrare la linea storica, perché durante i lavori i treni potranno essere deviati sul bypass nel frattempo realizzato. La circonvallazione è la premessa. E ieri di quello non si parlato. Si è puntato dritti al futuro. È l'interramento il sogno, partito da lontano: «Era il 2000 quando volai a Barcellona a parlare con Joan Bousquet» ha ricordato l'ex sindaco **Alessandro Andreatta**.

Per quel sogno mancano ancora i finanziamenti, ma a palazzo Thun ci sta già lavorando, rivendica ora l'assessore **Ezio Facchin**, con un metodo diverso: «Sulla viabilità ci sono state nel passato anche idee forti, ma che non incidono, da sole, sul sistema della mobilità. Il corridoio del Brennero e le opere collegate ci hanno dato l'opportunità di una svolta. Ora lavoriamo ad un progetto unitario di mobilità e rigenerazione urbana. Parliamo di interrimento, ma anche di Nordus e di tram, per una città in cui la mobilità pubblica sarà prevalente». Significa immaginare soluzioni che al contempo ragionino di trasporti e di urbanistica. Con un obiettivo, chiarito dal gruppo di lavoro sul metaprogetto: «Risarcire la città dallo strappo dell'allontanamento dell'Adige». E questa città senza cesure si è iniziato a immaginarla. «Abbiamo diviso la città in 16 ambiti diversi, per ognuno abbiamo valutato le relazioni con la città - architetto **Giuliano Stelzer**, nel gruppo di progetto - e immaginato la riqualificazione urbana possibile». Di questi 16 ambiti, alcuni sono maggiormente sotto la lente. A nord, l'obiettivo sarà quello di restituire al quartiere una via Bolzano diversa. Per farlo si immagina il tram, il restringimento della carreggiata, spazi verdi, che la trasformino da cesura a elemento catalizzatore. Si ragiona di aree industriali dismesse, tra cui l'ex Atesina, «dove si può pensare ad un possibile collegamento con la collina est». E poi c'è il quartiere di San Martino. Qui la circonvallazione ferroviaria - la premessa necessaria ad ogni altro ragionamento - avrà un impatto pesante. Il gruppo di lavoro non lo nasconde: «Ma ci sarà anche l'opportunità di ampliamenti di quei progetti di riqualificazione avviati nel recente passato, su via San Martino, per una riqualificazione a beneficio dei pedoni.



Il cuore della futura città sarà l'asse dell'interramento. Sopra i binari, non sorgerà nulla, solo area verde, «ma pensata come la High Line di New York». Che poi un percorso pedonale rialzato immerso le verde. Attorno, la città potrà crescere, ricucendo i quartieri e ridisegnando spazi urbani improvvisamente liberi: in questo contesto c'è la nuova connessione con l'Adige, l'eliminazione del sovrappasso, il collegamento al fiume

più diretto, la riqualificazione complessiva dell'area di San Lorenzo, ora isolata da tutto, che potrà tornare ad essere collegata come un tempo a Torre Vanga. Soprattutto, ci sarà spazio - e avrà un senso - immaginare nuovi edifici per funzioni sia pubbliche che private. Ci sarà spazio per investimenti. E allargando l'orizzonte, in questa città in cui i quartieri tornano a connettersi tra loro, ci sarà spazio per immaginare nuovi collega-

### PIANO INTEGRATO

Per la prima volta c'è un progetto unitario, di mobilità e rigenerazione urbana, trasporti e urbanistica insieme

Ezio Facchin

### OPPORTUNITÀ

La città è divisa in 16 ambiti, e per ognuno si valutano le opportunità. Si può riavvicinare Trento al suo fiume

Giuliano Stelzer

Nella foto parte del progetto di città, dopo l'interramento: sono previsti collegamenti est ovest e nuovi edifici

menti di mobilità est ovest. Un disegno che vuol guardare ai decenni che verranno. Che, coordinato da una cabina di regia, come ha annunciato ieri l'assessore Facchin, dialogherà con i cittadini (e gli investitori) attraverso piani attuativi, accordi urbanistici, partenariati pubblico privati. Obiettivo dichiarato: ridisegnare la città più green d'Europa, appunto. Un sogno su cui Ianeselli ha chiesto unità. E ha ricevuto sostegno.



Il sindaco Franco Ianeselli con Fausto Manzana (Confindustria)

### POLITICA

Ianeselli chiede unità a istituzioni e società civile. Tonina e Manzana ci sono

## «Uniamoci, serve un partito del sì»

Attenzione massima ai cittadini coinvolti nei lavori per la circonvallazione ferroviaria, ma patto per la città, per gestire uniti una partita che è strategica per la città. È questo il messaggio che ieri la politica ha portato al centro congressi di Innsbruck. Se il Comune aspettava che la Provincia dicesse qualcosa di chiaro, ieri è stato accontentato. Tonina non si è risparmiato: «La pianificazione della mobilità è sempre più il perno per progetti urbani che innovano le città. Non sono più solo opere materiali, ma infrastrutture che sviluppano una nuova socialità e lavorano nella direzione di un miglioramento climatico. In questo progetto c'è una visione di sviluppo della città, c'è l'occasione per ricucire parte del territorio urba-

no e per creare le condizioni affinché in futuro ci sia un uso prevalente del mezzo pubblico per la mobilità veloce. Bene ha fatto il Comune a dire che indicherà una figura terza al fine di trovare il giusto compromesso con i cittadini. Ma questo progetto va nella direzione della sostenibilità». L'ex sindaco **Alessandro Andreatta** ha ricordato la nascita della suggestione sull'interramento: «Il Pnrr dà la possibilità di unire un percorso antico con un'intuizione moderna, un'idea di città da inserire in un progetto europeo. È una grande opportunità». E non c'è stata alcuna critica nemmeno dai padroni di casa: «Complimenti al gruppo di lavoro. Dobbiamo assistere e indennizzare adeguatamente i nostri

concittadini - ha evidenziato il presidente di Confindustria **Fausto Manzana**, riferendosi a chi avrà danno dal bypass - Ma dobbiamo rivedere gli errori di progettazione di un tempo. Noi contribuiremo con il dibattito». Il sindaco si è concentrato soprattutto sugli espropri: «Potevamo subire il progetto del corridoio del Brennero, abbiamo deciso di coglierlo come opportunità. La priorità ora è trovare una soluzione degna per le persone coinvolte, che rischiano di subire l'avanzata della storia. Ma noi non ci nascondiamo, crediamo in questo progetto. E vi invito ora ad un'alleanza: Comune, Provincia, Rfi, associazioni, sindacati. Serve la costruzione di un partito del sì. Dobbiamo pensare in grande».



Il vicepresidente Mario Tonina