

La città | che cambia

Grande parco lineare Andreatta apre Ma architetti freddi

Il sindaco favorevole a valutare l'idea lanciata da Joan Busquets
Ma Giovanazzi avverte: «Ora Trento deve essere ripensata»

La vicenda

● Lunedì pomeriggio Comune di Trento, Provincia e Rete ferroviaria italiana hanno firmato l'atto aggiuntivo del protocollo d'intesa



relativo al lotto 3 del progetto di Corridoio del Brennero, che si concentra sull'attraversamento della città di Trento

● Il progetto integrato per il capoluogo prevede la realizzazione di tre interventi: la circonvallazione e ferroviaria che bypasserà Trento con un tunnel sotto la collina est, l'interramento della ferrovia nel tratto cittadino per un tracciato di 2,4 chilometri e la costruzione del Nordus, la dorsale metropolitana nord-sud

● L'architetto catalano Joan Busquets, padre dell'idea dell'interramento, ha proposto di realizzare un parco lineare sui terreni lasciati liberi dai binari e dalla ferrovia

TRENTO «L'idea del grande parco lineare è diversa dal boulevard. Ma siamo pronti a valutarla». Alessandro Andreatta sa di non avere grossi margini di manovra. Almeno temporali: tra sei mesi il suo mandato finirà e entro quella data dovranno essere pronte le linee guida per la riqualificazione urbana della parte di città coinvolta nel progetto integrato (che prevede interrimento dei binari, Nordus e bypass ferroviario). Ma la prospettiva di creare, nello spazio lasciato libero dalla ferrovia, un'area verde che corra lungo la città arriva dal «padre» della variante al Prg Joan Busquets. E quindi, assicura il sindaco di Trento, «potrà essere

considerata». Andreatta riparte dalla firma di lunedì in Provincia. E dall'impegno del Comune nel protocollo d'intesa: «Siamo all'inizio. Da ieri abbiamo sei mesi di tempo per tratteggiare le linee guida, che poi saranno portate all'attenzione del tavolo di lavoro composto da Comune, Provincia e Rfi». Palazzo Thun però, proprio in virtù della scadenza elettorale ravvicinata, è già partito. «Ho già avuto qualche scambio veloce con i dirigenti che saranno coinvolti nella definizione delle linee guida. Che hanno valenze diverse: urbanistica, ambientale, ma anche di mobilità, di patrimonio e di edilizia privata». Difficile, oggi, dire dove lo studio andrà a parare. Ma un punto sul quale ri-



La firma

ieri l'atto aggiuntivo sul piano integrato della città: sul tavolo l'interrimento dell'architetto Busquets



flettere sarà proprio l'ipotesi lanciata dall'architetto spagnolo. «Anche il parco delle Albe — ricorda Andreatta — veniva definito lineare. E questa soluzione rientra nella nostra idea della valorizzazione di quel percorso». Ma ci sono aspetti da valutare. E condizioni, «soprattutto patrimoniali». «Se il parco lineare dovesse occupare tutti gli spazi liberati dalla ferrovia e le aree immediatamente limitrofe — disegna la prospettiva il primo cittadino — serviranno degli espropri, che sono complicati e onerosi. A meno che non si facciano ragionamenti come quello che era stato portato avanti alle Albe». Di fatto, con un dialogo tra pubblico e privati che, in ogni caso, «deve essere for-

Movimento 5 Stelle
«Ora andiamo avanti con la realizzazione del tram di superficie e quindi del Ring»

te».

È tiepido sulla prospettiva di un grande parco lineare che colleghi le parti nord e sud di Trento, invece, il presidente dell'Ordine degli architetti Marco Giovanazzi. Che parte dalla base della visione, dall'interrimento della ferrovia. Per ribadire un «sì» che — almeno in questo caso — mette d'accordo tutti. «Per Trento — sottolinea il presidente dell'Ordine — si tratta di un'occasione unica. La fer-

Opzioni

A fianco alcuni progetti di parco lineare realizzati in varie parti del mondo: si tratta di esempi al quale il capoluogo trentino potrebbe affidarsi

Qui Boston



Qui Dallas



rovio ha creato una frattura, ha tagliato in due la città». E ora, dopo anni di dibattiti sull'ipotesi disegnata dall'architetto catalano Joan Busquets, quella cesura sembra essere destinata a sparire. Anche se i tempi sono tutt'altro che brevi. «Se ai tempi della proposta di Busquets l'interrimento risultava tecnicamente difficile — aggiunge Giovanazzi — oggi invece è fattibile». Il bypass legato al quadruplicamento della ferrovia del Brennero, di fatto, rende l'operazione meno complicata rispetto a vent'anni fa. «Questa è un'occasione che la città deve cogliere» avverte il presidente. Che per ora, per quanto riguarda la riorganizzazione urbana e il riutilizzo del sedime lasciato libero dai



Il primo cittadino
Si dovranno verificare alcune condizioni, in particolare patrimoniali. Serve un rapporto forte con i privati

binari, più che sulle soluzioni si concentra sul metodo. «Si deve approfittare di questo momento — è la sollecitazione dell'architetto — per avviare una riflessione generale su Trento». Partendo dai problemi che, a livello urbanistico,

In viaggio verso Mesiano con i pendolari

E intanto l'ascensore obliquo divide «Una manna». «No, partenza distante»

TRENTO Ancora non esiste e già divide. L'ascensore obliquo che collegherà Trento con Mesiano, dopo essere stato confermato dal consiglio comunale diventa oggetto di dibattito proprio tra quelle persone che tutti i giorni, per studio o per lavoro, percorrono i pochi chilometri tra la città e la collina. Giulia, matricola di ingegneria, è uno dei seimila studenti che ogni mattina salgono in facoltà per frequentare le lezioni. «A seconda del tempo prendo l'autobus o vado a piedi. La salita pedonale che parte dal Liceo Galilei è comoda ma talvolta fa troppo

freddo o troppo caldo per camminare in salita. In quei casi prendo l'autobus, ma il tasso di affollamento, specie la mattina, è altissimo: si fa fatica a salire e fino all'Università sembra di essere una scatola di sardine — dice scherzando, ma non troppo — L'ascensore obliquo lo userei, ma solo perché abito in zona. Credo che con questo sistema si rischierebbero meno ritardi: con l'autobus, tra tornanti, ritardi e traffico, è sempre difficile prevedere quando si arriva in dipartimento. Il progetto potrebbe bilanciare la situazione dei trasporti, dirottando sul-

l'ascensore parte delle persone che utilizzano gli altri mezzi pubblici».

Al momento l'unica linea urbana che sale a Povo e Mesiano è la 5, che da tempo raccoglie lamentele per le corse stracolme sia da parte



Giulia (Ingegneria)
Oggi sugli autobus siamo stipati come sardine in scatola. Bene il nuovo progetto

degli studenti che dagli abitanti della collina. Massimo, al terzo anno di fisica, ha ormai una lunga esperienza e ha elaborato la sua strategia: «Se posso prendo il treno, che è spesso vuoto ma non arriva direttamente in università. Peccato che abbiamo eliminato la corsa della mattina» sottolinea, critico. E alla domanda se l'ascensore obliquo sarà un servizio di successo risponde sicuro: «Solo se inserito in un progetto più complesso. La zona del Galilei da dove dovrebbe partire è chiusa, non particolarmente fornita di altre linee urbane e scomoda da



Il passaggio
L'imbocco delle scale che da Mesiano portano in città per chi sale a piedi

raggiungere in macchina. Se invece si espandesse tutta la linea di trasporti urbani, creando nuovi collegamenti anche per chi va in bici, sarebbe più utile. Ma anche in quel caso bisognerebbe fare una ri-

Qui Mumbai



Qui Barcellona



interessano il capoluogo. E in particolare da uno: «Trento — spiega Giovanazzi — è una città dilatata. Per andare da una parte all'altra del capoluogo, in alcuni casi, ci si impiega di più che coprire il percorso tra Trento e Pergine». In questo quadro, è la riflessione del presidente degli architetti, «se al posto degli attuali binari venisse ricavato un unico parco verde, si lascerebbe la città nella situazione attuale». Senza trovare una soluzione a questo problema, insomma. «Invece — ribadisce il concetto Giovanazzi — questo è il momento propizio per ripensare la città, per avviare una riprogrammazione urbana di Trento». Dal punto di vista della mobilità («Perché a Bolzano è così facile muoversi in



Marco Giovanazzi
Trento è un centro urbano dilatato: è questo il primo problema che dovrà essere affrontato

bici mentre a Trento no?»). Ma non solo. «Lo spazio lasciato libero dai binari — va oltre il professionista — potrebbe diventare un'asse di servizi, magari anche nel verde. Ma non farei un grande parco o un boulevard».

Giudizio positivo sul progetto integrato di Trento anche dal Movimento 5 Stelle. «Ci sentiamo legittimati a sostenere — scrivono Filippo Degasperi, Andrea Maschio, Paolo Negroni e Marco Santini — l'indispensabilità della circosollazione di Trento e dell'interramento della ferrovia in città». E proseguono: «Il guadagno urbanistico di territorio non può che essere la realizzazione del tram di superficie e quel Ring che cambierebbe totalmente la prospettiva della mobilità che questa città necessita per fare quel salto ambientalista e green che le permetterebbe di essere fiore all'occhiello in Europa».

Marika Giovannini
© RIPRODUZIONE RISERVATA

URBANISTICA L'INTERVISTA

Toffolon rilancia: «Sull'asse del Nordus concentrare i servizi»

L'architetto: binari da interrare fino alla tangenziale

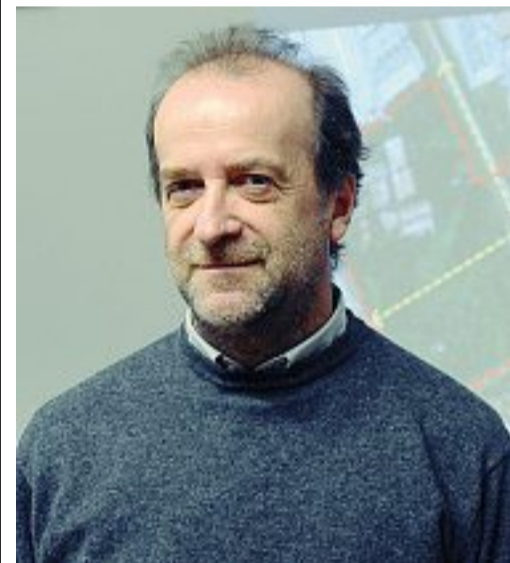
TRENTO Beppo Toffolon invoca coraggio: «Non si può pensare di realizzare un trasporto pubblico ad alta frequenza in centro e disperdere i servizi attrattori di traffico in periferia. Il trasporto pubblico ha senso se lungo il suo percorso si trovano le destinazioni che raccolgono il maggior numero di utenti». All'indomani della firma dell'atto aggiuntivo sul piano integrato della mobilità cittadina e di fronte alla nuova «visione» dell'urbanista Joan Busquets, l'architetto non tace dubbi e perplessità. Pur riconoscendo alla prospettiva dell'interramento della ferrovia un valore strategico per Trento. E non potrebbe essere altrimenti. «Quell'idea l'avevamo proposta per primi».

In che senso, architetto?
«Con la sezione trentina di Inarch (l'Istituto nazionale di architettura, ndr) prospettammo l'interramento della ferrovia nel 1991. Allora la Michelin era ancora aperta e gli industriali ci imposero di non occuparci di aziende in attività. Ma rilanciammo lo stesso progetto anche qualche anno dopo, per un concerto bandito dalla Cassa di risparmio: allora l'ipotesi era di collegare l'interramento a una rete metropolitana estesa fino a Rovereto. Ci dissero che non si poteva fare. Anche se, quando la prospettiva

connettere via Maccani con via Brennero è un tassello di importanza fondamentale per l'assetto urbano della città. E stiamo parlando di 300 metri di binari interrati in più».

Ha già parlato di connessioni: proprio su questo — e in particolare sull'utilizzo delle aree lasciate libere dalla ferrovia — si gioca la partita più delicata dell'operazione, almeno per quanto riguarda Trento. Sarà il Comune a dover tratteggiare la linea. Intanto l'architetto Busquets propone un grande parco lineare. È d'accordo?

«Va ricordato innanzitutto un aspetto: in alcuni punti il sedime che sarà recuperato sarà molto ampio, in altri meno. Dove ce ne sarà in abbondanza, si potrà anche pensare a qualche spazio verde. Ma ha ragione Busquets: lì deve



Il professionista
Nella parte centrale servirà una riqualificazione architettonica ed edilizia per costruire il fronte urbano che si affaccia sul boulevard

venne presentata da Busquets, le posizioni cambiarono. Detto questo, c'è un punto che non mi è chiaro nell'interramento attuale».

Quale?
«L'utilità di far scendere i binari dal sovrappasso di Nassiriya. Non ne vedo il vantaggio, quando allungare l'interramento fino all'altezza della tangenziale avrebbe un costo irrisorio rispetto all'importo complessivo ma rappresenterebbe un aspetto fondamentale per il metabolismo della zona terziaria del capoluogo. Fermarsi al sovrappasso è una sciocchezza:

passarci anche il trasporto pubblico. E far passare il trasporto pubblico in mezzo a un parco non è il massimo».

Il Nordus, la rete metropolitana nord-sud, dovrebbe però essere collocato sottoterra, a fianco della ferrovia.

«Che sia sotto o sopra, un servizio di trasporto pubblico ad alta frequenza ha senso se lungo il suo percorso si trovano le destinazioni che raccolgono il maggior numero di utenti. Avere il trasporto pubblico da una parte e i servizi attrattori dall'altra è schizofrenico. Per questo, credo che nel nuovo sviluppo urbano ci si dovrebbe orientare nella valutazione della collocazione di servizi lì a fianco. Penso anche al polo espositivo: a Piedadcastello non esiste trasporto collettivo. Si potrebbe recuperare l'area Atesina per quella funzione. Da tempo si parla di ferrovie, ma non ci si rende conto del legame esistente tra il sistema di trasporto e l'insediamento urbanistico».

Quindi va rivista la visione?
«Ripeto: non si può volere il trasporto pubblico e allo stesso tempo disperdere i servizi in periferia o in collina. Serve coraggio, per concentrare gli attrattori di traffico dove possono essere raggiunti a piedi da chi usa il trasporto pubblico. Gli spazi ci sono: lo Scalo Filzi, il comparto di via Maccani, ma anche Trento nord. C'è poi un ultimo aspetto».

Quale?
«Nelle parti centrali del capoluogo, dove il sedime che si libererà sarà poca cosa, servirà soprattutto una riqualificazione architettonica ed edilizia degli edifici che oggi sono a fianco dei binari. Prendiamo ad esempio via Prepositura: oggi è la parte finale del centro storico — il fondo —, ma in futuro potrebbe rappresentarne la porta di accesso. Per questo gli edifici che oggi sono ammassati sulla ferrovia, con un aspetto trasandato, dovranno essere riqualificati, pensando anche a demolizioni e ricostruzioni di un fronte urbano che si affaccia sul boulevard».

Ma. Gio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



flessione sulla portata oraria della cabina».

Il vero problema sembra essere proprio la rete di collegamenti per gli studenti, e Massimo cita un caso esemplare: «Tutti i miei colleghi che vivo-

Piazza Venezia
La fermata dell'autobus per raggiungere la collina, dalla città

no a Sanbapolis senza il treno del mattino sono tagliati fuori». Anche Edoardo Meneghini, presidente del Consiglio degli studenti dell'Ateneo trentino e studente di informatica, condivide la necessità di una visione d'insieme. «Sono pendolare da Rovereto e solitamente preferisco il treno, ma sono costretto a prendere la macchina quando so che farò tardi la sera: l'ultimo collegamento da Trento a Rovereto parte alle 21.39 e spesso per impegni e riunioni finisco più tardi — commenta sottolineando il deficit degli orari — Sono assolutamente favorevole all'ascensore, a patto che sia solo il primo tassello di un piano più ampio. La vera efficienza si potrà avere solo con l'integrazione di diversi sistemi di trasporto: urbano, extraurbano, gomma, rotaia e mezzi alternativi. Servirà un parcheggio per biciclette vicino al Fersina e le piste ciclabili in collina per

collegare Mesiano e Povo».

Ad essere poco interessati al progetto sono gli abitanti di Povo, proprio coloro che dovrebbero trarre vantaggio dal vedere gli autobus urbani in condizione di affollamento più contenuto. Emanuele, impiegato in uno studio tecnico e pendolare dalla collina al centro città, non ha dubbi: «Per muovermi vado a piedi, al massimo in moto se ho particolare fretta. In una mezz'ora sono in città e so che il tempo di percorrenza è sempre lo stesso. Non uso molto i mezzi pubblici perché non si sa mai quanto ci si



Massimo (Fisica)
La zona del Galilei dove dovrebbe partire è chiusa, e scomoda da raggiungere in auto

impiega, tra traffico e ritardi. Certo non tutti hanno voglia o tempo di camminare, ma per collegare le due zone sarebbero sufficienti gli autobus, basterebbe studiare la statistica di riempimento e potenziare il servizio, aggiungendo corse quando serve di più - rimarca - Non mi piace il progetto dell'ascensore perché credo che andrebbe a rovinare il contesto naturale della zona, al momento ancora libera da questo genere di infrastrutture». Anche Alessio, gestore di un locale in centro, e Mariagrazia, impiegata come donna delle pulizie a Villazano, sono scettici: «L'idea è carina e alleggerirebbe il traffico da macchine e autobus. Ma non lo useremo: per lavoro ci spostiamo in zone scomode da raggiungere con i mezzi oppure in orari non coperti dal servizio pubblico».

Chiara Marsilli
© RIPRODUZIONE RISERVATA