

Capoluogo | Gli scenari futuri

Il progetto di Alstom: 7,8 chilometri da Spini a Piazza Dante. Nella proposta presentata al Comune 17 fermate estendibili

Tren Tram: viadotto di 540 metri e fino a 32mila passeggeri al giorno

TRENTO Il tram di Trento, nella proposta presentata da Alstom, si chiamerà Tren-Tram, sarà lungo 7,8 chilometri e avrà 17 fermate. Da Spini di Gardolo a piazza Dante, con la possibilità, però, di aggiungere due linee verso sud, arrivando fino al futuro Not e prevedendo di trasportare fino a 32.000 passeggeri al giorno. La proposta è per un eventuale «project financing» che dovrà essere vagliato dal Navip, il Nucleo di analisi e valutazione degli investimenti pubblici, in forma di partenariato pubblico-privato. Alstom, azienda leader nell'industria ferroviaria italiana, ha già fornito più di 2.700 tram in tutto il mondo e sarebbe disponibile per realizzare anche quello che dovrebbe attraversare Trento.

Era nel programma del sindaco Ianeselli la sua realizzazione: «Per riqualificarla e per dotare la città di una mobilità sostenibile». Poi la pandemia, l'annuncio del Pmr e le risorse disponibili per la circonvallazione.



La società I punti di forza? Elevata capacità di trasporto, facilmente ampliabile in futuro

lazione hanno messo il progetto tranviario in ombra: se grazie al by-pass si potrà fare l'interramento della linea storica — hanno pensato i tecnici sia comunali che provinciali — a questo punto conviene concentrarsi sul Nordus, sul prolungamento della Trento-Malè fino a Trento sud. Ma il comitato «In tram per Trento» insiste, e nel frattempo Alstom ha presentato la sua proposta, sintetizzata in 35 slide che tracciano la linea tranviaria dal capolinea di

Spini a nord a quello dell'attuale stazione della Trento-Malè a ridosso di piazza Dante. In tutto 17 fermate, poste — considerati i 7,8 chilometri di linea — a distanza di non più di 500 metri l'una dall'altra.

Nel progetto proposto viene trovata anche la soluzione per superare la tangenziale e la linea della Trento-Malè, dove avverrà anche l'interconnessione dei passeggeri: si tratta di una sopraelevata di 540 metri. Ma oltre all'inter-

connessione con la Trento-Malè sono previsti anche i parcheggi per l'interscambio con i mezzi pubblici e privati: uno all'altezza della Bermax da 99 stalli più 5 stalli per autobus, l'altro a Melta di Gardolo con 146 stalli per automobili. Capolinea davanti alla stazione Trento-Malè, con la prosecuzione dell'anello per il ritorno con un tratto senza «catenaria», cioè senza fili aerei di alimentazione elettrica: «Grazie all'esperienza accumulata in 18 anni di attività —

spiega l'azienda — siamo in grado di proporre due soluzioni alternative: l'alimentazione dal suolo o il sistema di immagazzinamento a bordo con batterie». Il veicolo usato sarà 32 metri, per una larghezza di 2,4 metri e un'altezza di quasi 3,5 metri.

Ma i passeggeri, quanti saranno? Con l'ipotesi fino a piazza Dante quelli stimati sono tra i 16.500 e i 18.500 al giorno. Ma ci sono anche due ipotesi di prolungamento verso sud. La prima — che preve-



L'altro fronte

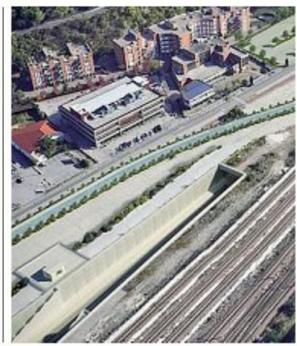
TRENTO I comitati contro la realizzazione della circonvallazione cittadina non mollano la presa. E, anzi, rilanciano: è pronto infatti il documento-inchiesta realizzato dalla Rete dei cittadini per Trento. «By-pass quale futuro» il titolo del documento realizzato da Massimiliano Folgheraiter, con la collaborazione di Claudio Geat, Manuela Guidolin, Martina Margoni, Andrea Maschio, Giorgio Pedrotti, Mario Perghem Gelmi e Paolo Zadra. Un film che approfondisce, ancora una volta, gli aspetti critici dell'opera che nei prossimi anni interesserà il capoluogo.

Opera che da tempo crea dibattito. E non potrebbe essere altrimenti: l'intervento, collegato al potenziamento della linea ferroviaria Verona-Fortezza e al tunnel di base del Brennero, sposterà i treni in galleria sotto la collina est, con ingresso nella zona di via Brennero e uscita a ridosso delle aree agricole di Mattarello. A nord, il passaggio della circonvallazione porterà alla demolizione di alcuni edifici: uno dei nodi che, in questi mesi, ha infiammato la polemica, con striscioni anti-bypass che sono comparsi su molte abitazioni della zona di San Martino. Ma a preoccupare i comitati è anche il coinvolgimento delle aree inquinate di Trento nord — ex Sloi e Carbochimica — tanto che sul possibile rischio ambientale della movimentazione del piombo tetraetile è stato presentato anche un esposto

Bypass ed ex Sloi, i comitati rilanciano Onda: «Sulla bonifica la giunta si attivi»

C'è il docu-film. Italia nostra critica

in Procura. Temi, questi, condivisi anche dalle associazioni ambientaliste. «Per quanto ci riguarda — sottolinea la presidente di Italia Nostra Manuela Baldracchi — ribadiamo la nostra critica rispetto al percorso attuale del bypass». Secondo Italia nostra, in sostanza, «è indispensabile che l'uscita a nord venga spostata oltre la tangenziale». Quindi ancora più a nord. «Non è possibile — è la posizione dell'associazione — per salvare una parte di città di distruggerne un'altra». Non una questione secondaria, questa, per Italia nostra: «Sulla galleria in sinistra Adige — ricorda Baldracchi — siamo possibilisti, ma con questa richiesta



IL NUOVO VOLTO DI TRENTO

Palazzo Thun valuta il destino del capannone dismesso da anni. L'ex officina sarà demolita: al suo posto saranno create aree verdi

de di arrivare fino a 24.500 passeggeri al giorno — percorrerebbe, dopo piazza Dante, via Rosmini, via Giusti e viale Verona fino a raggiungere il terminal sud al raccordo per lo svincolo a Trento sud. La seconda prevede addirittura 32.000 passeggeri al giorno e il percorso, oltre piazza Dante, attraverserebbe via Torre Verde, piazza Raffaello Sanzio, via Bernardo Clesio e piazza Venezia, via Piave e viale Verona fino a raggiungere, anche in questo caso, il terminal sud al raccordo per lo svincolo Trento sud. Tra i punti di forza sottolineati da Alstom l'elevata capacità di trasporto, facilmente ampliabile e già predisposto per future estensioni, il «basso impatto della cantierizzazione e la bassa rumorosità e la facilità della manutenzione».

Donatello Baldo

Visioni Sotto a sinistra alcune immagini del futuro tram di Trento, con in primo piano il passaggio sopraelevato. A destra l'ex Atesina di via Marconi, a Trento nord, ritornata a disposizione del Comune dopo anni: a presentarne le prospettive, il sindaco Franco Ianeselli, l'assessore Monica Baggia e il dirigente Giuliano Franzoi (Foto LaPresse/Loss)



Il sopralluogo

Ex Atesina, Ianeselli pronto a sperimentare «Va fatta vivere subito solo così si capirà la sua vera vocazione»

TRENTO Varcata la soglia, dal lato di via Marconi dove ancora domina il basorilevato di san Cristoforo, la prospettiva colpisce: davanti agli occhi si apre una «piazza» di cinquemila metri quadrati, sotto le volte ex industriali degli anni Cinquanta. E, più avanti, altri 2-3mila metri quadrati degli anni Settanta. Attorno, gli edifici un tempo utilizzati come uffici e laboratori. Spazi oggi vuoti, dismessi: il deposito, gli uffici e l'officina di Trento Trapianti da tempo altrove. E il disuso ha lavorato sull'immagine dell'area ex Atesina, mostrando i segni dell'abbandono. «Ma vogliamo riproporla al più presto» promette il sindaco di Trento Franco Ianeselli.

Al centro del capannone, insieme all'assessore Monica Baggia e al dirigente Giuliano Franzoi, il primo cittadino osserva gli spazi attorno, da poco tempo tornati nella disponibilità del Comune. E disegna i prossimi passaggi, ribaltando la visione: «In attesa di concorsi di progettazione e cantieri, pensiamo a utilizzi temporanei dell'area: attraverso la sperimentazione è possibile trovare anche la destinazione ideale per il comparto».

In passato, le idee per il futuro dell'ex Atesina — crocevia tra le zone commerciali e terziarie nate attorno a via Brennero e il centro storico — si sono susseguite, con le ultime indicazioni spinte dal comitato di cittadinanza attiva: mercato coperto, locali per le associazioni, spazi verdi.

Ianeselli invita a seguire i tempi di un percorso di trasformazione ancora in gran parte da scrivere. Con un punto fermo: «Si partirà — spiega Franzoi — con la demolizione e la bonifica dell'ex officina, dove verrà creato uno spazio verde, che diventerà il collegamento con i parchi della zona di via Pranzelores». Gli altri passaggi saranno definiti sulla base della direzione che si deciderà di seguire. «Si procederà per step» chiarisce Baggia. Guardando anche all'aspetto economico. «A bilancio — ricorda il sindaco — in attesa di avere la proprietà dell'area abbiamo già stanziato due milioni per i primi lavori». Interventi che sanciranno lo spartiacque tra un dibattito durato anni e lavori attesi da un intero sobborgo. Superando anche un equivoco che aveva rischiato di inceppare l'iter: «L'amministrazione aveva portato avanti dei progetti, scoprendo solo in seguito che l'area non era di sua proprietà» ricorda Ianeselli. Che ci tiene a inserire la riqualificazione dell'ex Atesina in una riflessione non legata alla sola parte nord della città. Ma in grado di abbracciare l'intero capoluogo. A livello urbanistico, ma anche di mobilità e di socialità. «In questa parte di città — premette il sindaco — c'è una forte richiesta di luoghi di comunità. C'è un comitato impegnato nella riqualificazione di questi terreni, che Baggia ha incontrato. È chiaro però che quest'area servirà alla

zona dei Solteri ma, per le sue dimensioni, sarà a servizio dell'intero capoluogo. Questo potrà essere uno dei punti di sviluppo della vita urbana di Trento». Con destinazioni diverse: osservando lo slargo sotto le cinque volte, l'idea del mercato coperto sul modello di varie città europee affascina. Ma in un capoluogo sempre alle prese con l'eterno dibattito sulla mobilità, la suggestione di fare dell'area il fulcro del divertimento notturno sembra altrettanto allettante. «Questa — dicono Ianeselli e Baggia — è un'area di sviluppo della città intera. E necessariamente si dovrà lavorare su una pluralità di funzioni». Con un filo conduttore: «Il tema deve essere quello della socialità». «Qui — aggiunge Baggia — deve esserci un presidio quotidiano». Guardando ai giovani, ma anche alle realtà della città della conoscenza. E collegandolo al centro con una mobilità dolce, dal tram alla bicicletta, in modo da creare una sorta di anello di congiunzione tra la parte nord e il «cuore» del capoluogo. E i tempi? «Non sarà tutto pronto domani» risponde il primo cittadino. Che è pronto a uscire dai binari classici della trasformazione in modo da accelerare la riapertura di uno dei tanti «ex» di Trento. «Si tratta di mettersi al lavoro celermente» avverte il sindaco. Di fatto, si punta a

Il sindaco Comparto dai Solteri Ma dovrà essere uno dei punti di sviluppo della vita dell'intera città



concludere in fretta la parte di messa in sicurezza del capannone. E, in attesa di fissarne l'uso definitivo — magari attraverso concorsi di progettazione —, di aprire la struttura alla sperimentazione. «Non c'è solo il dopo, ma anche il durante» esprime il concetto Ianeselli. Che punta agli «utilizzi temporanei»: «Quest'area va fatta vivere subito. Le progettazioni migliori sono quelle che vivono di sperimentazione: un modo innovativo per individuare la vocazione di un comparto».

Marika Giovannini

10
Chilometri

E mezzo è la lunghezza della galleria ferroviaria che tra qualche anno correrà sotto la collina est da via Brennero a Mattarello

14
Ettari

È la dimensione dei terreni inquinati ex industriali della Sloi e della Carbochimica. Il progetto di bypass ferroviario prevede il passaggio su queste aree

Ma. Gio.