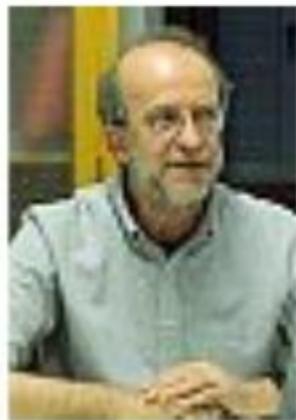


# Area ex Sit, Italia Nostra chiede un progetto in armonia con la città



**Critico**

Beppo Toffolon

Anziché un progetto iconico meglio averne uno che sia in sintonia con la città. Sono le conclusioni della nota di Italia Nostra critica nei confronti del progetto che riguarda l'ex Sit e che ospiterà la nuova stazione dei bus e corriere. Si punta il dito contro la mancanza di una visione globale con la nuova stazione ferroviaria.

# Italia Nostra critica il progetto ex Sit

## «La Torre in legno oggetto spaesato»

«Più che un progetto iconico ne serve uno in armonia con la città»

**TRENTO** «Che ruolo avrà la stazione delle autocorriere nel sistema della mobilità? Sappiamo che non sarà un punto di scambio tra auto e trasporto pubblico, dato che il modesto parcheggio interrato sarà riservato ai residenti. Il progetto prevede entrate e uscite per le autocorriere e per i passeggeri sul lato ovest, verso il fiume, ma la città è sul lato opposto. Che interscambio è previsto tra autocorriere e autobus, dato che la sostituzione del boulev-

malcapitato turista o escursionista prima di giungere alla meta?». Una serie di domande serrate contenute nelle osservazioni di Italia Nostra sul progetto dell'area ex Sit. «Un progetto che sembra ridursi a una torre di legno e a una "piazza d'acqua"». Ma che, secondo il consigliere Beppo Toffolon, invece consiste, «in una parte molto rilevante nel futuro assetto urbano, che dovrebbe essere definito in maniera contestuale. Mentre il pro-



**Progetto** Ecco come sarà l'ex Sit

getto ferroviario avanza, quello urbanistico - in cui la stazione dovrebbe integrarsi - deve ancora muovere i primi passi. Questo ritardo rischia di compromettere il futuro della città».

Per questo le osservazioni non riguardano solo l'aspetto della mobilità. Italia Nostra mette nel mirino anche il fatto che la nuova stazione nascerà nel nulla al contrario di Bolzano che si affaccerà su piazza Walther. Molta perplessità suscita anche il giar-

dino pensile la cui fruibilità lascia scettici. Il riferimento è fallimenti passati e vicini come la copertura panoramica della Manifattura Tabacchi di Rovereto, «progettata da uno starchitect giapponese di passaggio: in quel luogo desolato, inospitale e abbandonato non troverà traccia delle gaudenti comparse che animavano i rendering di Kengo Kuma».

Sotto tiro anche la torre in legno che dovrebbe contenere il parcheggio delle biciclette che «indubbiamente ha un suo fascino, ma è un oggetto del tutto spaesato», per via anche «di una struttura lignea (per nulla ecologica) che appare incongrua in ambito urbano».

Sotto l'aspetto urbanistico la maggiore criticità è rappresentata dal fatto che dietro la stazione non ci sarà più il boulevard immaginato nel 2021 ma un parco lineare. «Chi ha approvato una modifica urbanistica così radicale, stravolgendo vent'anni di pianificazione per una stazione delle autocorriere?». In conclusione Italia Nostra auspica che un progetto tale debba essere più che iconico sia corale. «Vorremmo quindi, che anche la nuova stazione delle autocorriere, senza la pretesa di diventare l'emblema di Trento, s'inserisse armoniosamente nella scena cittadina».

### Stazione e bus

Toffolon lamenta la mancanza di una visione complessiva sull'assetto urbano

vard con un "parco lineare" preclude un'efficace interconnessione con le linee urbane? Come si conetterà con il Nordus (o come si chiamerà) la cosiddetta "linea forte" che dovrebbe costituire la dorsale del sistema della mobilità collettiva, di cui il progetto non tiene conto? Quali percorsi pedonali condurranno alla città storica? Inoltre: in che senso questa stazione sarebbe un hub? Per la "funicolare" [sic!] che dovrebbe collegarlo alla partenza della funivia per Vason, di là dell'Adige? Quanti interscambi deve sopportare il