

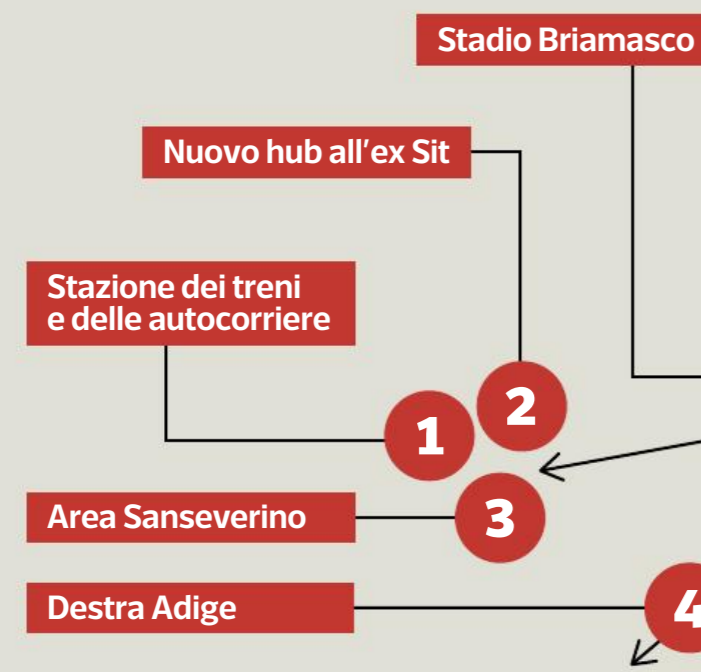
La città | che cambia

Pronto il programma di sviluppo urbanistico in riva all'Adige
L'assessora Baggia: «Una ricognizione che guarda al futuro»
Tra le idee, il Briamasco girato e il mercato coperto in centro

TRENTO Finora l'immagine, frutto del dibattito politico di decenni, ha mostrato un volto frammentato. Con lo sguardo posato, di volta in volta, su un tassello specifico e diverso: la rinascita del comparto in Destra Adige a ridosso dell'abitato di Piedicastello, il futuro dello stadio Briamasco, le aree militari. E, per ultima, la trasformazione dell'ex Sit nel nuovo hub intermodale, con la prospettiva allargata fino alla stazione dei treni.

«Ma per evitare interventi slegati, la visione deve essere necessariamente unitaria» riflette l'assessora comunale all'urbanistica Monica Baggia. La quale, come promesso, lunedì ha presentato in giunta il documento sul programma di sviluppo urbanistico che ridisegna la Trento «affacciata» sul suo fiume. Ricostruendone il passato e gettando le basi

Lo sviluppo attorno all'Adige



Polo ospedaliero
Aree militari
Alberi, comparti B e C
Quartiere Albere

Withub

Hub, stadio, viali e tanto verde: Trento «rinascere» attorno al fiume

per la valorizzazione futura tra nuove funzioni, mobilità dolce e soprattutto quel verde invocato anche dall'architetto Renzo Piano quando, nei suoi sopralluoghi trentini, verificava con attenzione certissima l'evoluzione di quello che oggi è il quartiere delle Albere.

«Alla base di questo programma di sviluppo urbanistico — ricostruisce le tappe l'assessora — c'è un ragionamento preciso: siamo all'inizio di una stagione di trasformazioni importanti. Una partita che il Comune non giocherà da solo: servirà la collaborazione con la Provincia, l'università, i privati, i professionisti. Proprio per questo, ci siamo detti in giunta che era necessario, prima di tutto, chiarire la nostra idea di città». Una idea tracciata «pezzo per pezzo» chiarisce Baggia. Partendo proprio da quel rapporto tra Trento e il suo

fiume che fa discutere da anni. Rappresentando un nodo strategico già dalla pianificazione del 1968. «Poi — guarda avanti l'assessora — si punterà l'attenzione sulla parte nord di Trento». Fino ad abbracciare le aree inquinate di Trento nord. «E anche quella sud». Con il nuovo ospedale — oggi denominato Polo ospedaliero e universitario trentino — e la Music Arena di San Vincenzo di Mattarello.

Il primo passaggio, dunque, getta lo sguardo sulla trasformazione della fascia «larga» che si avvicina al fiume. E che, nei prossimi anni, sarà tra quelle più «frizzanti» sul fronte della rigenerazione urbana. «Ma siamo partiti dalla ricognizione delle destinazioni urbanistiche» ricorda il percorso l'assessora. Che tornano indietro al passato ha scoperto elementi interessanti. E inaspettati: «Di parco fluviale

Ipotesi
Con l'interramento dei binari si pensa a un parco lineare sul modello Busquets



Collocazione urbana Lo stadio Briamasco viene confermato in città

14

Aree
Sono quelle affrontate all'interno del programma urbanistico di sviluppo elaborato dai funzionari dell'amministrazione



Da ridisegnare L'area del parcheggio Monte Baldo

Il percorso

Primo confronto nell'esecutivo Ora si passa in commissione



Piedicastello Il futuro studentato previsto nell'area ex Italcementi

Il lavoro ha impegnato i funzionari del Servizio urbanistico del Comune. Che hanno recuperato le previsioni storiche fin dal Piano regolatore generale del 1968, per poi analizzare la pianificazione attuale e proiettarsi nelle visioni e suggestioni future.

Un impegno importante, che ha portato, lunedì mattina, alla presentazione al sindaco Franco Ianeselli e agli assessori comunali del documento contenente il programma di sviluppo urbanistico che analizza il rapporto tra la città e il fiume.

Il programma parte dalla zona delle stazioni — treni e autocorriere — per poi prendere in considerazione tutte le tappe delle trasformazioni già effettuate, in atto o previste. Con una ricognizione che, per ogni comparto, indica la proprietà, la dimensione, lo stato attuale e l'obiettivo finale: dalla piazza di Piedicastello al ponte di San Lorenzo, dalla passerella ciclo-pedonale che in futuro porterà direttamente in piazzale Sanseverino dalla Destra Adige fino al nuovo ospedale del Trentino. Con un filo conduttore: la volontà di dare all'intera zona che si affaccia sul fiume

si parlava già nel 1968». Nella ricognizione, qualche tassello è risultato ormai definito: la nuova piazza di Piedicastello, la Finestra sull'Adige, lo stesso quartiere delle Albere. Ma altri sono in pieno divenire.

A partire dall'intero comparto compreso tra la stazione dei treni e l'ex Sit: qui, al posto del parcheggio, sorgerà il nuovo hub intermodale, che dovrà essere collegato con la stazione dei treni. Nell'immediato, con i binari ancora in superficie, attraverso tracciati ciclo-pedonali. In futuro, con l'interramento della ferrovia, attraverso percorsi sotterranei. «Vogliamo anche collegare la chiesa di San Lorenzo con Torre vanga» aggiunge Baggia. Che guarda alla stazione delle corriere, in futuro «liberata» dalla sua funzione: «Vedremo quale potrà essere il destino della struttura e delle pensiline». Anche se un'ipotesi è quella del mercato coperto, sul modello Borough market di Londra. Scendendo verso sud, superata la Finestra sull'Adige, il secondo polo di attenzione è quello di Sanseverino, oggi occupato dal parcheggio. Un'area di proprietà dell'università, il cui destino sembra essere lontano dalle automobili: con la realizzazione della passerella sull'Adige e con — in futuro — l'interra-

mento, che trasformerà via Verdi in un lungo viale verso la Cattedrale, il piazzale potrebbe diventare una zona per la fruibilità collettiva, magari prevedendo degli edifici che, con la Finestra sull'Adige dall'altra parte, possano accompagnare nell'ingresso al viale.

Scendendo ancora si trova lo stadio Briamasco. Nodo delicato: il dibattito sulla localizzazione urbana o meno dell'impianto infiamma la politica (e non solo) da tempo. E il sindaco Franco Ianeselli non ha mai fatto mistero di preferire una collocazione centrale. Nel programma approvato in giunta, questa visione viene confermata. Con una novità: lo stadio, nella sua nuova veste, potrebbe venire girato. Non più inclinato dunque ma in asse con la ferrovia. Con il modello, in questo caso, dello stadio Fulham di Londra.

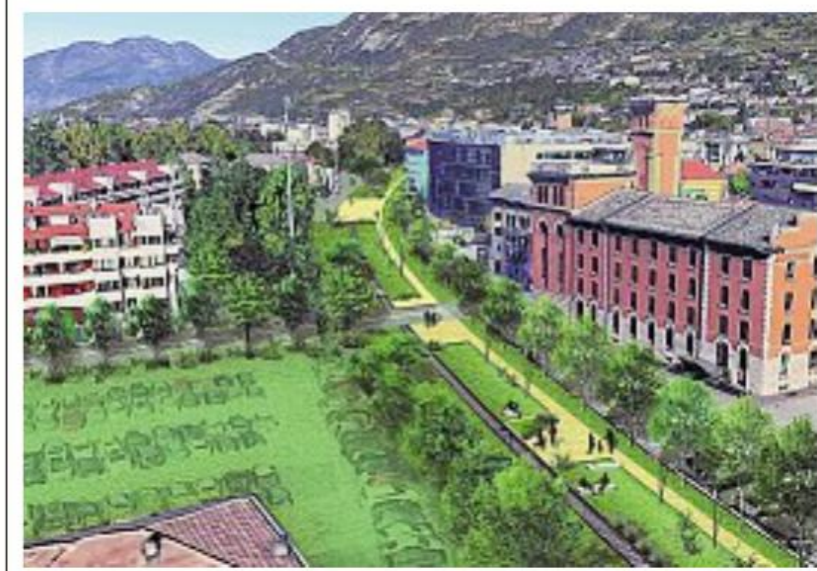
Arrivando a Palazzo delle Albere, la visione porta a ribadire la volontà di valorizzare ulteriormente l'antico percorso verso i Tre portoni. E in questo aiuta anche l'idea di creare, almeno fino al quartiere di Piano, un parco lineare al posto dei binari (in vista dell'atteso interrimento). Una suggestione che l'urbanista Joan Busquets ha rincarato fin dagli anni Duemila, ribadendola pochi anni fa quando,

con il bypass, la possibilità di togliere la cesura rappresentata dalla ferrovia è tornata a farsi concreta. Gli esempi, qui, possono essere tanti: uno su tutti, l'High line di New York. Ma da ridisegnare, spostandosi ancora verso sud, ci saranno anche i comparti B e C delle Albere. È nel primo dei due che, nelle scorse settimane, si è prospettata la realizzazione della facoltà di Medicina (anche se non è tramontata l'idea di avvicinarla al polo ospedaliero). Mentre il secondo comparto servirà per completare il disegno di quella parte di città. A sud, ancora, le aree militari, con l'obiettivo di dare ulteriore respiro al verde. E poi via al Desert, che dovrà ospitare l'ospedale.

C'è però anche la parte destra del fiume. Quella dell'area ex Italcementi, dove la pianificazione è già in fase avanzata. E dove sorgerà lo studentato, il grande parcheggio, la stazione della funivia che salirà verso il Bondone. Gli occhi, in questo caso, sono puntati su Patrimonio del Trentino. Per dare vita a un nuovo comparto che dovrebbe essere dedicato agli eventi, allo svago. Ai giovani, soprattutto. Che chiedono da tempo di avere aree a disposizione.

Marika Giovannini
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Interramento Uno dei rendering che mostra il futuro della zona di Sanseverino dopo che i binari saranno finiti sottoterra



Interramento Uno dei rendering che mostra il futuro della zona di Sanseverino dopo che i binari saranno finiti sottoterra

un'immagine ancora più verde. Con parchi, direttrici verdi, connessioni.

«Guardando alla pianificazione e all'immagine attuale di quella parte di città — sottolinea l'assessora Monica Baggia — si intravedono anche degli incidenti di percorso». Come le aree militari, che oggi spezzano la visione andando verso sud. O come alcune funzioni che sono state realizzate. «Proprio per evitare incidenti simili in futuro — spiega Baggia — abbiamo deciso di elaborare una visione di insieme. In quella parte di città verranno realizzati degli interventi necessariamente slegati a livello cronologico. Vogliamo evitare che siano slegati anche dal punto di vista dell'inserimento nel contesto».

Dopo il primo passaggio in giunta, l'elaborato ora dovrebbe tornare ancora sul tavolo dell'esecutivo, per poi venire presentato alla commissione consiliare competente per essere valutato. Non servono votazioni: «Vogliamo però che la commissione conosca la direzione in cui ci stiamo muovendo» conclude Baggia.

Ma. Gio.
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Al posto del parcheggio Il nuovo hub di interscambio previsto nell'area ex Sit

Si stima una crescita della rendita fondiaria del 25%

Interrare la ferrovia nel tratto urbano è un'opportunità economica e sociale

12

mila sono i posti di lavoro sulla città calcolati con l'apertura del mega cantiere della circonvallazione ferroviaria

TRENTO Il piano di riordino della Destra Adige, che abbraccia una fascia che dal ponte di San Lorenzo si estende fino ai terreni di via Al Desert (individuati per ospitare il nuovo ospedale), rappresenta per la giunta del sindaco Franco Ianeselli un'occasione irripetibile, di quelle che ogni amministratore sogna di poter gestire accanto alla dimensione quotidiana. Perché può segnare un'epoca. Proprio per questo approccarsi al tema della città e del suo fiume costituisce un passaggio delicato, da maneggiare con cura. Passa da qui la rivoluzione urbanistica che Trento si appresta a vivere con la circonvallazione ferroviaria e soprattutto con il progetto integrato che prevede l'interramento della ferrovia nel tratto urbano (2,5 chilometri), la costruzione di una stazione ipogea e la realizzazione di un sistema di collegamento rapido nord-sud.

Le difficoltà sono ben leggibili dentro una trasformazione che cambierà il volto della città. Proprio per questo ci sarà bisogno di tutti: forze politiche, cittadini (anche quelli dei comitati no Tav) che con i loro dubbi aiutano a tenere alta l'attenzione), categorie economiche, privati lungimiranti. Il coinvol-

gimento dei privati rappresenta uno dei punti chiave del piano «Destra Adige». Impensabile che la nuova Trento nasca unicamente facendo leva sugli investimenti pubblici. Il ricorso ai privati, che peraltro hanno già bussato alla porta del sindaco, diventa dunque indispensabile. Le paure si possono allontanare costruendo una proposta pianificatoria chiara, dove il perimetro di movimento è ben definito e dentro il quale si capisce subito chi fa cosa. Senza generare equivoci, nella massima trasparenza.

Sfruttare quindi il grande progetto del bypass ferroviario, oggi, è un'opportunità. La cautela è legittima. Ma sulla bilancia vanno messi pure i vantaggi. Il piano della «Destra Adige» che vede impegnata l'assessora comunale all'urbanistica Monica Baggia (ne parliamo ampiamente accanto) è una ricognizione dell'esistente, di ciò che si può trasformare attraverso il Piano regolatore, demolire, edificare ex novo. Nell'ottica delle opportunità, la realizzazione dell'interramento dei treni in tale zona consentirà di liberare aree e di valorizzare tutte quelle strutture che oggi affacciano sui binari litigando

con rumori e inquinamento. Allora, per avere un quadro il più possibile esaustivo sull'impatto complessivo del progetto Tunnel, due aspetti meritano di essere evidenziati. Il primo riguarda la ricaduta economica del bypass e della sua cantierizzazione: è stato stimato che si verranno a creare 12.000 posti di lavoro all'anno con oltre un milione di euro di valore aggiunto. Il secondo aspetto ci porta a rispolverare lo studio eseguito dal professor Roberto Camagni del Politecnico di Milano sull'impatto economico dell'interramento. Le cifre, ovviamente, vanno aggiornate alla situazione attuale

condizionata da due anni di pandemia. Ma l'asse portante dello studio resta comunque un riferimento fondamentale. Il gruppo di ricerca del Politecnico attraverso una metodologia in grado di attribuire un valore monetario ai vantaggi che si ottengono dal portare sotto terra i treni (accessibilità, qualità urbana e ambientale) ha messo in luce i benefici patrimoniali che si aggirano attorno ai 700 milioni di euro, generati prevalentemente dal miglioramento della qualità urbana e ambientale nei terreni più vicini alla ferrovia. Da registrare inoltre l'incremento del 15% del valore patrimoniale dell'area interessata all'interramento (una fascia di 500 metri, suddivisa in 18 lotti). Circa il 58% dell'incremento riguarda l'aumento di valore degli edifici già esistenti, il 42% di quelli di nuova realizzazione. Per il Politecnico, quindi, «...i vantaggi economici collettivi per Trento dell'interramento possono facilmente bilanciare e superare i costi, generando un beneficio netto in termini economici e di utilità sociale...».

Luca Malossini
© RIPRODUZIONE RISERVATA