

La città che cambia | Gli scenari

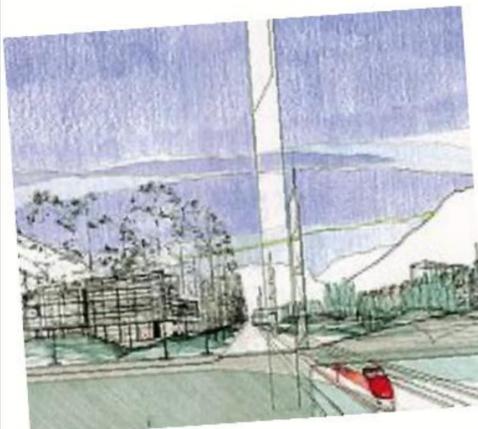
Urbanistica

di **Marika Giovannini**

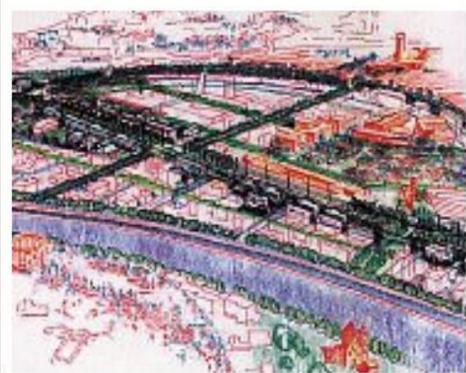
Interramento, mobilità, stazione: il Comune «chiama» Busquets

TRENTO Gli occhi, da Trento, non li ha mai staccati completamente. Anche se da quando ha immaginato la città del futuro sono passati più di vent'anni. Joan Busquets, l'urbanista catalano che nei primi anni Duemila pianificò l'interramento della ferrovia e il «boulevard» urbano, al capoluogo è sempre rimasto in qualche modo legato.

Tanto che nel 2019 — a ridosso della firma dell'atto aggiuntivo dell'accordo tra Provincia, Comune e Rfi che, a novembre di quell'anno, aveva dato impulso alla «rivoluzione» della mobilità ferroviaria cittadina — l'architetto non si era sottratto al dibattito. E di fronte al passo avanti rispetto a quel suo progetto rimasto sulla carta, aveva lasciato il suo contributo. «L'area liberata dai binari può diventare un grande attrattore verde, un grande parco lineare» aveva abbozzato Busquets. Un'idea che allora aveva fatto discutere. E che aveva, di fatto, riallacciato un rapporto — quello tra Trento e l'urbanista spagnolo — mai sciolto. «Busquets mi ha tele-



Schizzi Nelle foto sopra e sotto due disegni di Trento Joan Busquets realizzati nei primi anni Duemila



Prospettiva Il rendering dell'areale ferroviario con il futuro hub intermodale che sorgerà nell'area ex Sit oggi adibita a parcheggio: si nota, al posto dei binari, una ampia striscia verde

fonato e ha offerto la sua collaborazione sul tema dell'interramento» aveva confidato a fine 2019 l'ex sindaco Alessandro Andreatta.

Da allora molte cose sono cambiate: il sindaco oggi è Franco Ianeselli. E la visione dell'interramento della ferrovia — unita al bypass, ma anche al Nordus — è inserita in un progetto integrato di cui, da ieri, si discute nel percorso «SuperTrento», promosso dal Comune e dallo studio CampoMarzio. Ma il legame di Busquets per la città è rima-



Bypass Sopra la città senza binari, a fianco l'architetto Joan Busquets

L'amministrazione ha contattato l'urbanista «padre» del boulevard Sotto la lente il futuro dei terreni dell'areale ferroviario e lo sviluppo del progetto integrato

sto intatto. Tanto che in vista della definizione delle linee guida che segneranno la trasformazione dell'areale ferroviario quando i binari della linea storica finiranno sottoterra, i contatti tra l'amministrazione di via Belenzani e il professore del corso di Pianificazione e progettazione urbana all'Università di Harvard sono ripresi.

Contatti necessariamente virtuali, almeno per ora, visto che l'urbanista lavora dall'altra parte dell'oceano. Ma che grazie alla tecnologia potranno concretizzarsi in video-call con sindaco e dirigenti. E che,

vista la puntuale conoscenza del capoluogo da parte di Busquets, potranno entrare subito nel vivo delle questioni. Con un obiettivo: illustrare all'architetto i piani per la Trento del futuro e discutere con lui di eventuali suggestioni e visioni che potrebbero essere messe in atto per ridisegnare la città.

Recuperando dunque anche quell'ipotesi di parco lineare, lanciata nel 2019 e rimasta per ora solo tema da discussioni urbanistiche. «In questo modo — aveva spiegato la prospettiva Busquets — si potrebbe favorire la ricuci-

Chi è

● Joan Busquets è un architetto e urbanista spagnolo

● Ha aperto a Barcellona il suo studio BAU (B Arquitectura i Urbanisme SL). È professore all'Università di Harvard

● Nei primi anni Duemila ha firmato il Prg di Trento che immaginò per la prima volta l'interramento dei binari e la creazione di un boulevard

tura anche di quartieri che oggi non possono godere di grandi spazi verdi. Un parco permetterebbe di dare una nuova identità alla città, pensando anche allo stesso collegamento tra aree verdi cittadine».

Ma con l'architetto potrà essere affrontato soprattutto il tema dell'interramento della linea storica e della stazione ipogea: visioni con date ancora da fissare in agenda, ma sulle quali l'amministrazione comunale scommette per completare il disegno della nuova Trento. Da parte sua, Busquets potrà portare un esempio concreto. Lo stesso che, negli anni, ha posto sul tavolo per spingere Trento nella direzione dell'eliminazione della cesura dei binari e della realizzazione del boulevard: l'interramento della linea a Delft, in Olanda. Un progetto voluto, realizzato e completato «in una situazione molto più complicata» aveva

2,5

Sono i **chilometri** della linea ferroviaria storica che dovrebbero essere interrati, lasciando liberi spazi nel «cuore» cittadino

chiarito Busquets. «Lì — aveva aggiunto — avevamo dovuto realizzare tre chilometri di ferrovia interrata sotto il livello del mare, lavorando senza poter interrompere il traffico ferroviario. Abbiamo lavorato giorno e notte, sette giorni su sette». Ostacoli che nel capoluogo trentino non ci saranno e che dunque renderanno il passaggio meno traumatico.

Non è ancora chiaro se i contatti rimarranno solo virtuali o se il legame tra Comune e Busquets avrà sviluppi ulteriori. E non è ancora chiaro se l'architetto catalano sarà invitato a Trento per guidare in qualche modo gli sviluppi della trasformazione urbana che nei prossimi anni coinvolgerà l'intero capoluogo. Lui, in realtà, un input lo aveva già dato: «Se ci sarà l'opportunità — aveva detto — tornerò volentieri».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Trasporto pubblico: il capoluogo rinasce tra ex Sit e funivia «SuperTrento», ieri la prima giornata del percorso all'ex Atesina. Spinosa: «Salute e ambiente le priorità»

TRENTO Dal nuovo hub intermodale previsto nell'area ex Sit fino alla discussa funivia di collegamento tra il fondovalle e il monte Bondone: nella trasformazione cittadina, la mobilità è uno dei tasselli strategici.

Ieri, nella prima giornata del percorso partecipato «SuperTrento» — promosso dal Comune e dallo studio CampoMarzio — è stata proprio la mobilità, insieme al trasporto pubblico locale, ad essere analizzata da tecnici ed esperti. Davanti a una settantina di partecipanti — che hanno affollato la «sala carrozzeria» dell'ex deposito di via Marconi — ieri «SuperTrento» si è

Il progetto

● Il percorso partecipato «SuperTrento» è stato ideato dal Comune di Trento in collaborazione con lo studio di architettura CampoMarzio

● L'obiettivo è definire le linee guida su cui basare la riqualificazione dell'areale ferroviario

aperta con un primo momento di condivisione dei risultati della prima fase del percorso. A cui sono seguite le relazioni dei tecnici comunali. Il capoufficio del Servizio Riqualificazione e sviluppo urbano Franco Voltolini ha illustrato dunque il progetto di realizzazione del nuovo hub intermodale previsto all'ex Sit (la cui costruzione è legata ai tempi del Pnrr e quindi ha un cronoprogramma serrato) e la sistemazione dell'area delle stazioni dei treni e delle corriere (con la stazione delle corriere che «rinascerà» all'ex Sit). Quindi, la capoufficio alla mobilità sostenibile Valentina Benoni ha tratteggiato i con-

tenuti del Pums, il Piano urbano della mobilità sostenibile approvato dal consiglio comunale all'inizio dell'anno, ma anche del Biciplan, lo strumento definito per rafforzare l'utilizzo della bici in città. Infine il dirigente alla mobilità ed alla rigenerazione urbana Giuliano Franzoi ha disegnato il futuro collegamento con il Bondone: uno sviluppo in quattro tronconi di una cabinovia con un potenziale da 900mila passeggeri all'anno.

È toccato poi ad Andrea Spinosa, esperto di urbanistica e mobilità, esaminare la situazione italiana del trasporto pubblico locale. «La pande-



mia — ha detto — ha causato una contrazione del trasporto pubblico. Anche se ci sono aspetti incoraggianti, ad esempio l'aumento dei veicoli eco-compatibili. Ma anche l'incremento del telelavoro,

Esordio

La prima giornata del percorso «SuperTrento» all'ex Atesina di Via Marconi

che hanno fatto diminuire del 12-15% gli spostamenti». In questo quadro, le prospettive devono puntare alla sostenibilità: «È fondamentale riequilibrare il boom del mezzo privato con i Piani urbani della mobilità sostenibile. E non me ne vogliano gli architetti, ma nella piramide delle priorità nel programmare la mobilità urbana l'aspetto estetico va in fondo, mentre sulla punta si deve mettere l'attenzione alla salute pubblica e alla protezione dell'ambiente».

Nel pomeriggio, infine, si sono susseguite pratiche, testimonianze e dibattiti tematici.

© RIPRODUZIONE RISERVATA