

URBANISTICA

Riaperta l'ex Atesina per ospitare il primo degli incontri pubblici del percorso partecipato che porterà a definire le linee guida dei progetti dopo l'interramento dei binari

Un centinaio i partecipanti al confronto sulla mobilità sostenibile. Facchin: «È un approccio nuovo a un evento epocale come lo spostamento della ferrovia»

L'hanno chiamata SuperTrento ma è una città a misura d'uomo

Una città più verde, vivibile e tranquilla, progettata sulla base delle indicazioni dei suoi cittadini. Sono ambiziosi gli obiettivi che si pone SuperTrento, il percorso di urbanistica partecipata promosso dal Comune in collaborazione con lo Studio Campomarzio.

Un centinaio ieri i partecipanti al primo dei quattro incontri tematici, dedicato alla mobilità. «Tema non semplice, ci conforta la partecipazione e l'interesse dimostrato con la discussione che si è sviluppata a fine giornata nei tre tavoli tematici» commenta a fine giornata Teresa Pedretti, di Campomarzio. Sono i primi insediamenti di una comunità di cittadini che gli organizzatori si augurano un nucleo capace di produrre il cambiamento. Creare questa comunità impegnata del resto è uno dei due principali obiettivi di SuperTrento. L'altro è produrre le linee guida di ciò che si farà in centro sui sedici ettari che verranno liberati dai binari quando questi verranno interrati; sulla base di queste linee guida si attiveranno - come ha spiegato il coordinatore architetto Giuliano Stelzer - i concorsi di progettazione per tradurre in concreto gli auspici della comunità.

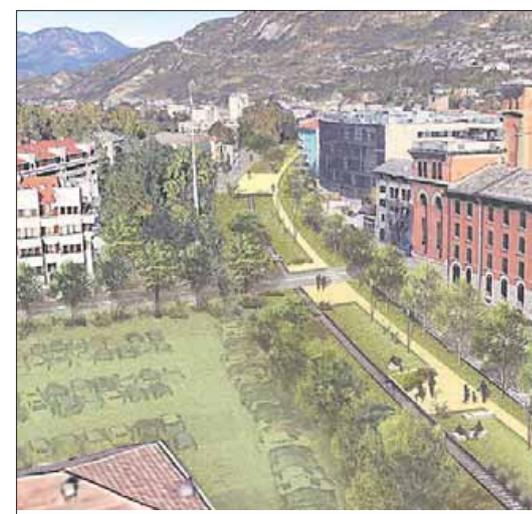
L'incontro di ieri ha inaugurato gli spazi dedicati a SuperTrento all'interno dell'ex Atesina, dove i locali dei reparti di carrozzeria e verniciatura, un tempo usati per rimettere a nuovo gli autobus, sono stati riadattati e riaperti al pubblico.

«Lo spostamento della ferrovia è un evento epocale - ha detto in apertura l'assessore alla mobilità e riconversione ecologica Ezio Facchin - e noi vogliamo arrivarci con un approccio nuovo». Il percorso è iniziato con un confronto tra categorie e portatori di interessi sviluppati nei primi mesi dell'anno, proseguirà con altri tre incontri tematici, dedicati a casa, lavoro e impresa (20 maggio), movimenti, stili di vita e benessere (10 giugno) e welfare, cultura e creatività (24 giugno).

Ieri la giornata dedicata alla mobilità è partita dall'analisi del Pums, il Piano urbano della mobilità sostenibile adottato lo scorso anno dal Comune, e dagli obiettivi che si pone. Obiettivi difficili e ambiziosi: diminuire (entro il 2030-31) del 14% i 320.000 veicoli che ogni giorno solcano le strade cittadine e



L'incontro sulla mobilità all'ex Atesina dove è stato installato un enorme plastico della città. A destra l'ipotesi: tanto verde al posto dei binari interrati



spostare quel traffico verso una mobilità leggera, biciclette o piedi, e verso il trasporto pubblico. Obiettivo coerente con il Paesc, altro Piano adottato dal Comune che prevede entro la fine del decennio di ridurre del 40% le emissioni.

«Abbiamo la possibilità - ha chiosato Facchin - di mettere a terra un investimento incredibile grazie alla programmazione del 2018 e ai protocolli d'intesa tra Comune, Provincia e Ferrovie».

L'ingegner Daniele Cappelletti ha sottolineato i vantaggi del quadruplicamento della ferrovia del Brennero, che permetterà di limitare in futuro quella lunga coda di camion che risalgono la valle dell'Adige e poi dell'Isarco fino al Brennero appesantendo l'aria con i gas di scarico. Valentina Benoni, capoufficio mobilità del Comune, ha sottolineato come purtroppo dopo la pandemia il trasporto pubblico locale sia crollato a 80.000 passeggeri al giorno e come anche chi usa la bicicletta per spostarsi sia ancora un numero basso, 25.000 passaggi al giorno, con prospettiva di un aumento di almeno il 6%.

Nei programmi del Pums anche auto che viaggiano a 30 km/h, spazi e precedenze alle ciclabili e intermodalità, a partire dal nuovo hub all'ex Sit, per il quale l'avvio dei lavori è imminente.

F.G.

IL PROGETTO

Svelati i dettagli: quattro tronchi, cabine da dieci posti, 1.800 passeggeri/ora

In funivia a Vason in 17 minuti

Diciassette minuti e un secondo. È il tempo che ci impiegherà un utente per salire dalla città a Vason, sul Monte Bondone, con la nuova funivia. Anzi, con la cabinovia. Ieri nell'ambito dell'illustrazione dei progetti di mobilità che riguardano la città, in occasione del primo appuntamento pubblico di SuperTrento, il percorso di urbanistica partecipata, sono state svelate alcune delle caratteristiche che avrà il grande impianto che collegherà Trento con la sua montagna.

Sarà dunque una cabinovia ad ammortamento automatico, con cabine da dieci posti l'una che porteranno i passeggeri in quota (o in basso) ad una velocità di sei metri al secondo.

Il progetto prevede di coprire i 1.500 metri di dislivello con quattro tronchi. Il primo, che in realtà sarà uno spostamento orizzontale, parte dal tetto della futura stazione delle corriere realizzata all'ex Sit e si sposta in destra Adige, nella zona dell'attuale motorizzazione civile; da lì un secondo tronco salirà verso Sardagna, fino alla nuova stazione che sarà realizzata un po' più a sud rispetto a quella attuale, all'ex hotel Panorama. Il tragitto ex Sit-Sardagna durerà 5 minuti e 15 secondi con una capacità di 1.800 persone all'ora e una stima di 630mila passeggeri all'anno.

Questo primo tratto è già finanziato con un contributo statale di 37 milioni e mezzo.



Ma la volontà di Comune e Provincia è di non limitarsi a sostituire la funivia per Sardagna ma di completare l'opera di cui si parla da più di un secolo salendo fino a Vason. Il secondo lotto prevede due tratte, da Sardagna a Vaneze e poi fino a Vason. La cabinovia avrebbe le stesse caratteristiche di quella più in basso e il tragitto sarebbe coperto in 7 minuti e 1 secondo da Sardagna a Vaneze e in altri 4 minuti e 45 secondi da Vaneze a Vason. La stima per queste tratte è di 910.000 passeggeri all'anno. Il costo complessivo di entrambi i lotti è

di 70 milioni.

Nel giro di un paio di settimane la Provincia dovrebbe definire come procedere e se emanare un bando pubblico, come ipotizzato, alla ricerca di aziende private interessate ad essere della partita in particolare nella realizzazione e gestione del secondo lotto, quello che non avendo caratteristiche di trasporto pubblico richiede la ricerca di investimenti privati.

L'ambizione ribadita anche ieri dal Comune è di vedere il grande impianto realizzato e operativo per il 2028.

F.G.