

# CORRIERE DEL TRENTO

C



## «Trento futura corridoio verde senza auto ma con il tram»

Il sindaco: «Non è il libro dei sogni»

di **Marika Giovannini**

Niente più boulevard con una parte destinata alle auto private: il Comune — con il percorso «SuperTrento» — va oltre la visione disegnata all'inizio degli anni Duemila dall'architetto catalano Joan Busquets e prospetta, al posto dei binari della linea storica, un corridoio verde destinato alla mobilità dolce. Con ciclabili, parchi, tram, edifici. Ieri il sindaco Franco Ianeselli e i tecnici di Campomarzio hanno presentato le linee guida uscite dal percorso partecipato di SuperTrento.

a pagina 2

La città | che cambia

Ianeselli fissa il «punto di svolta» sull'interramento dei binari: «Useremo il 2024 e 2025 per arrivare al progetto definitivo»

# «Corridoio verde senz'auto così andiamo oltre Busquets»

TRENTO Il «punto di svolta» lo individua subito il sindaco Franco Ianeselli: «Se finora avevamo l'immagine di un boulevard che prevedeva anche il passaggio delle auto private, ora siamo proiettati verso un corridoio dedicato al trasporto pubblico, al verde e a una pluralità di funzioni». Nel giorno della presentazione pubblica delle linee guida di SuperTrento, il sindaco parte dal cambio di prospettiva rispetto alla direzione tracciata agli inizi degli anni Duemila dall'architetto catalano Joan Busquets: «È un cambio molto forte, una reinterpretazione contemporanea» osserva il primo cittadino. Che insieme all'assessore Ezio Facchin, al dirigente comunale Giuliano Stelzer e agli architetti del collettivo Campomarzio tratteggia le suggestioni, le proposte e le idee emerse durante il percorso partecipativo avviato proprio per immaginare il futuro dei 16 ettari che si libereranno dopo l'interramento dei binari della linea storica. E sfoglia il volume che ne raccoglie il lavoro svolto finora, che poi si tradurrà in bandi di gara. «Non è un libro dei sogni» precisa Ianeselli. Ricordando il protocollo firmato a febbraio con Provincia e Rfi che ha dato il via ai gruppi di lavoro verso il ridisegno della città. Con un occhio ai tempi: «Il protocollo vede il 2025 come anno per la presentazione dei documenti sulle alternative progettuali dell'interramento dei binari». L'ingegneria, in sostanza. «Useremo il 2024 e il 2025 — prosegue il sindaco — per avvicinarci a una progettazione definitiva su ciò che ci sarà sopra, anche se parallelamente dobbiamo ragionare su come avverrà l'interramento». Facchin allarga ulteriormente lo sguardo: «Ciò che stiamo vedendo nelle linee guida — dice l'assessore — impiegherà l'intero decennio per vedere la luce. Il volume prodotto da SuperTrento è un punto di partenza importante per la storia della città».

Un punto di partenza frutto dunque di mesi di dibattito.



**Il sindaco**  
La partecipazione sul futuro della città si è rivelata una buona intuizione

«La partecipazione sul futuro della città — rilancia il sindaco — si è rivelata una buona intuizione: il confronto è stato di alta qualità». E ha indicato la direzione da percorrere per riqualificare l'areale ferroviario. Verde (con parchi, ma anche filari alberati per proteggere dalle ondate di calore), mobilità sostenibile (ciclabili, percorsi pedonali e il tram), multifunzionalità, collaborazione tra pubblico e privato, recupero degli edifici storici e sperimentazione dell'uso temporaneo degli immobili: questi alcuni degli obiettivi emersi durante incontri e laboratori e sintetizzati da Stelzer. Con un altro punto fermo: la necessità di superare la cesura costituita dai binari. E tornare a far dialogare la città, in un ridisegno che valorizzi la socialità.

Come già anticipato in commissione urbanistica da Campomarzio, sono tre i focus sui quali ci si è concentrati: l'area a nord, quella a sud e l'area centrale. Quest'ultima — tra via Fratelli Fontana e il cavalcavia di Torre Verde — risulta comprensibilmente la più articolata. E ruota attorno alla stazione ferroviaria: con la costruzione della stazione ipogea, l'edificio storico progettato da Angiolo Mazzoni diventerà «la nuova porta della città». Prevedendone un accesso anche da ovest, con una revisione dell'asse di corso Buonarroti. Davanti, piazza Dante «deve diventare un punto di accesso preferenziale al centro storico». E, in vista della demolizione del cavalcavia, sarà idealmente più vicina all'Adige. Con la realizzazione di un parco lineare e la prospettiva di far riemergere il corso dell'Adigetto. Non solo: in vista della costruzione dell'hub di interscambio all'ex Sit — circa 300 metri dalla stazione dei treni — l'intenzione è di prevedere diversi collegamenti: dolci, pedonali, ciclabili. E attraverso un mezzanino interrato, uno spazio «tecnico» tra il piano del ferro e il livello suolo». E se per l'attuale stazione delle autocorriere si prevede un riutilizzo destinato al coworking, all'attività delle associazioni e alla promozione del territorio, per gli edifici oggi affacciati sul binario — dalle rimesse storiche delle Ferrovie fino agli immobili di servizio di Ferrovie e Trentino trasporti — il destino è differenziato: si punta a un utilizzo «ibrido» per alcuni, alla sostituzione con altri edifici per altri. Guardando alla necessità di «rendere vivi» gli edifici e il rione e puntando anche a una quota di residenzialità, con un occhio di riguardo verso il social housing.

Allungando lo sguardo a nord di via Fratelli Fontana, lo snodo rimane l'ex Scalo Filzi, dove il verde sarà l'elemento essenziale. Lì si prevede la realizzazione di un «parco di scala urbana», caratterizzato da aree sportive, bio-lago,

**Visioni**  
Nella foto grande l'area centrale esaminata da Super Trento in vista dell'interramento dei binari della linea storica: la stazione delle corriere sarà spostata nell'hub di interscambio dell'ex Sit, liberando un'ampia porzione di territorio. Al posto dei binari sarà realizzato un corridoio verde per la mobilità dolce. Nel tondo uno dei momenti del percorso partecipativo di Super Trento negli spazi dell'ex Atesina



spazi di lettura e segnato da percorsi pedonali e ciclabili che facciamo dialogare i rioni di Cristo Re e dei Solteri. In questo senso, lo stesso margine nord dell'interramento dei binari «dovrà essere quanto più coperto e integrato nelle aree pubbliche esistenti». Poco oltre, via Brennero sarà completamente trasformata grazie alla costruzione della tranvia, al passaggio in superficie del rio Lavisotto, alle pi-

ste ciclabili e pedonali, alle alberature. E alla possibile realizzazione di collegamenti a fune che renderanno più agevole la salita verso l'abitato di Martignano. E gli edifici? Sotto la lente c'è la sede dei vigili del fuoco in piazza Centa, che potrebbe lasciare posto a una residenza integrata per studenti universitari. Attorno al parco dello Scalo Filzi non si esclude la costruzione di «volumi edilizi singolari che pos-

sano rappresentare un elemento significativo sotto l'aspetto formale». Di fatto, l'ipotesi è di guardare allo sviluppo in altezza. Ma si pensa anche a edifici da destinare all'housing sociale.

Andando a sud, dal cavalcavia di Torre Vanga fino alle Albere, le connessioni tra le due parti di città oggi separate dai binari risultano strategiche anche nell'ottica della vita universitaria: lo spazio libera-

to dall'interramento consentirà infatti di trasformare i «retri urbani» in spazi di affaccio su luoghi verdi e di socialità, «un campus universitario diffuso» che darà linfa all'intera zona. Allargando lo sguardo anche verso l'asse dei Tre Portoni e dunque verso il futuro polo all'ex facoltà di Lettere. In questo quadro — e anche in vista della passerella sull'Adige in asse con via Verdi — piazzale Sansaverino po-

trà diventare una piazza affacciata sull'acqua «come piazza Unità d'Italia a Trieste». Mentre lo spostamento del Briamasco potrà dare aria al parco del Muse e a Palazzo delle Albere. Prevedendo allo stesso tempo anche uno spazio ibrido «capace di ospitare quelle attività di tipo ricreativo, formativo, espositivo e laboratoriale che mancano».

**Marika Giovannini**  
© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LE STRATEGIE E IL DIBATTITO

La serata

TRENTO «Ringrazio tutte le persone presenti in sala, soprattutto chi è arrivato da lontano, come la commissaria Paola Firmi». Una presenza che probabilmente in pochi si aspettavano, forse nemmeno il sindaco Franco Ianeselli. Ieri invece, la commissaria straordinaria di Rfi per il potenziamento della linea del Brennero era seduta proprio in prima fila a palazzo Geremia, per assistere alla presentazione delle linee guida di «SuperTrento», il percorso partecipativo con la cittadinanza per immaginare la Trento del futuro dopo i lavori di interramento della linea storica della ferrovia.

Paola Firmi era stata nominata commissaria nel 2021, ma lo scorso dicembre il suo incarico sembrava ormai giunto al capolinea. Le amministrazioni comunale e provinciale, del resto, non hanno mai nascosto la «scarsa presenza» sul territorio di Firmi in questi anni: un rapporto «mancato» con Rfi che nei mesi scorsi era sfociato anche in voci di malumore. Ieri la presenza della commissaria può essere quindi considerata una sorpresa.

Mentre sedeva nei primi posti — al fianco degli assessori comunali Monica Baggia ed Ezio Facchin — alle sue spalle si è registrato il tutto esaurito. I cittadini sono accorsi numerosi per vedere con i propri occhi i frutti di un percorso iniziato nel dicembre del 2022. Che ha contato ben mille partecipanti. «SuperTrento non è un progetto, ma un percorso partecipativo finalizzato alla raccolta di idee» ha spiegato l'architetto

## A palazzo Geremia spazio alle linee guida E in prima fila «spunta» Firmi

Ieri l'ultimo atto di un percorso durato oltre un anno



In sala La commissaria Paola Firmi ieri a Trento tra gli assessori Monica Baggia ed Ezio Facchin (Pretto/LaPresse)

Giuliano Stelzer, dirigente comunale. Le linee guida finali sono state presentate ieri. Ma per arrivarci, la strada è stata lunga e articolata. Il quartier generale di SuperTrento è stato l'ex deposito di Atesina nel quartiere dei Solteri a Trento nord. Un edificio che dal 2015 è stato progressivamente dismesso e chiuso. Nello specifico sono state utilizzate due aree del complesso: sala «carrozzeria» e sala «verniciatura». Da dicembre 2022 a maggio 2023 sono stati promossi oltre sessanta incontri con la popolazione e le organizzazioni. In primavera sono state esplorate le singole aree protagoniste del futuro interra-

mento, per iniziare ad immaginare potenziali scenari. Sono stati tre i percorsi di esplorazione, che hanno messo al centro i margini, gli edifici e gli spazi lungo il tracciato della ferrovia. Successivamente, da maggio a luglio sono andati in scena diversi incontri tematici dedicati all'analisi dello stato attuale e alla mappatura dei progetti. Dei veri e

propri dibattiti, ragionando su welfare, spazio pubblico, benessere e mobilità «dolce»: i veri obiettivi del lavoro condotto da SuperTrento. Da settembre, sono iniziati gli ultimi laboratori incrementali, con un «supersondaggio» finalizzato alla raccolta delle opinioni di oltre 350 persone.

Un modo per «co-progettare» le linee guida che orienteranno le fasi di progettazione delle aree interessate. In questo senso, un passo importante è stato fatto lo scorso primo febbraio: «È stato sottoscritto un accordo importante tra Comune, Provincia e Rfi che contiene documenti di fattibilità dal punto di vista ingegneristico», ha commentato Ianeselli. SuperTrento ha inoltre racchiuso il lavoro di oltre un anno all'interno di un corposo libro. Ieri, le prime cento copie sono andate a ruba in pochissimi istanti, ma l'architetto Stelzer ha rassicurato: «Nei prossimi giorni stamperemo altre novecento copie per chi fosse interessato». Il percorso partecipativo si è concluso, con la grande soddisfazione dell'amministrazione comunale: «L'apporto dato dai cittadini ha superato qualsiasi aspettativa», sostiene l'assessora Monica Baggia. Sostenuta dall'assessore Ezio Facchin: «C'è stato un momento in cui nessuno credeva in questo interramento. Ora stiamo realizzando questo sogno».

**Ezio Facchin**  
«Nessuno credeva in questo progetto Ora stiamo realizzando questo sogno»