

URBANISTICA

Dopo un anno di confronti e tavoli di lavoro disegnato il futuro dei 16 ettari che si libereranno con l'interramento dei binari: parco lineare con tram, ciclabile e senza strade

Via il cavalcaferrovia, stazione nuova "porta" verso il centro, una collina verde allo Scalo Filzi e la caserma dei Vigili del fuoco per gli universitari. Ianeselli: «Non è il libro dei sogni»

# SuperTrento, verde e mobilità dolce

## Concluso il percorso partecipato che ridisegna la città senza ferrovia

FRANCO GOTTARDI

Una pennellata di verde tracciata in verticale sulla mappa della città. È il risultato di SuperTrento, il percorso partecipato attraverso cui il Comune, con la collaborazione del collettivo di architetti e progettisti Campomarzio, ha voluto immaginare il futuro della città quando saranno interrati i binari della ferrovia nel tratto che va dal quartiere delle Albere fino allo Scalo Filzi.

Su quei 16 ettari il verde è il colore dominante perché così hanno voluto i cittadini che negli ultimi dodici mesi hanno partecipato agli incontri, inviato richieste e suggestioni, evidenziando le priorità. L'idea di interrare i binari era entrata nelle prospettive degli amministratori e nelle carte del piano regolatore vent'anni fa con la variante generale firmata dall'urbanista catalano Busquets, ma nel concreto il primo vero passo avanti è arrivato solo il primo febbraio scorso con la firma di un protocollo d'intesa tra Comune, Provincia e Rfi con l'impegno a procedere nella definizione dei progetti e nella ricerca dei finanziamenti. Un passaggio che ieri alla presentazione e restituzione alla città del percorso partecipato ha permesso al sindaco **Franco Ianeselli** di dire che SuperTrento non è un libro dei sogni ma è il disegno della città futura. Quella che sarà attorno al 2035, stando alle previsioni dell'assessore alla transizione ecologica **Ezio Facchin**.

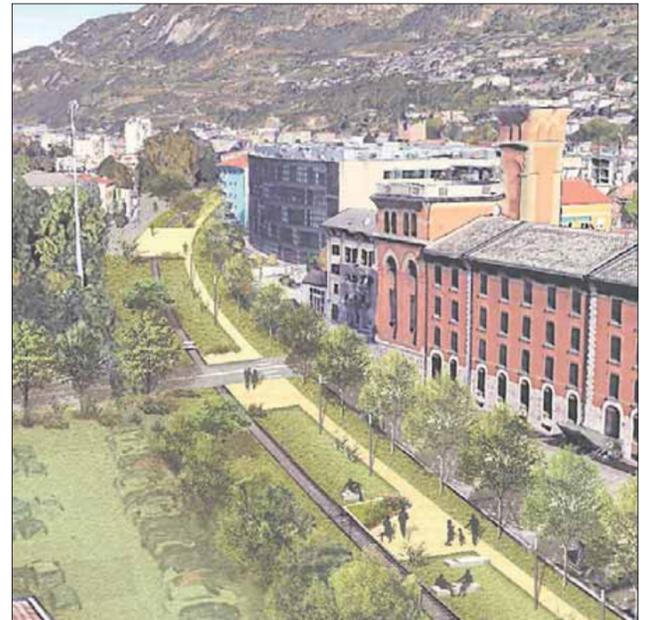
Rispetto al boulevard che aveva immaginato Busquets ciò che caratterizza le linee guida è che non sarà eliminata la strada ferrata solo per metterci al suo posto una strada asfaltata, con le sue code, i semafori e i tubi di scarico. «Sono passati vent'anni e dobbiamo proiettarci nel ventunesimo secolo, con le richieste di vivibilità e la sostenibilità diventata elemento fondamentale» sottolinea **Daniele Cappelletti**, che con **Pietro Ambrosini** è stato uno dei progettisti di Campomarzio che più ha lavorato a SuperTrento. Dunque quei 16 ettari su una lunghezza di circa un chilometro e mezzo saranno un parco lineare dedicato a una mobilità dolce, pedoni e biciclette, e un nuovo sistema di trasporto pubblico a basso impatto, tipo il tram.

Ma trasformare un pezzo centrale di città in maniera così radicale ha dei costi che dovranno essere in parte recuperati anche dai privati. Bisognerà cercare una collaborazione virtuosa e trovare un equilibrio valorizzando le aree e degli edifici che oggi danno le spalle alla ferrovia ma domani si affacceranno sul parco, senza cedere alla speculazione e agli eccessi.

Il percorso partecipato ha tracciato le linee generali ma si è spinto anche



La sala di rappresentanza di Palazzo Geremia piena per la presentazione dei risultati di SuperTrento



Un parco lineare sopra i binari

un po' più in là, ipotizzando assetti e destinazioni d'uso che verranno recepite anche negli obiettivi della variante generale al Piano regolatore. «Attenzione, non è ancora un progetto - ha voluto ribadire l'architetto **Giuliano Stelzer**, coordinatore di SuperTrento per il Comune - ma sono le idee e le prospettive volute dalla città».

I progetti arriveranno a tempo debito, quando queste idee verranno messe a bando o concorso tra i progettisti per tirare fuori il meglio della loro creatività. Ma già adesso la nuova Trento può quantomeno essere immaginata e nelle sue linee generali viene descritta nel corposo tomo dato alle stampe.

Partendo da sud troviamo il nuovo piazzale Sanseverino con uffici amministrativi dell'università affacciati su una piazza liberata dalle auto; poi l'hub intermodale in costruzione all'ex Sit, fulcro della nuova intermodalità, separato dalla stazione non dal sovrappasso attuale, che verrà abbattuto, ma da un percorso dolce a raso di collegamento verde tra piazza Dante e il Lungadige. L'edificio della stazione dei treni, con i binari sottoterra, diventerà un nuovo interfaccia alla città. Più a nord si pensa ad attività creative, ricreative e commerciali per i magazzini ferroviari mentre l'attuale sede dei Vigili del fuoco è opzionata per usi universitari. Eppoi aree sportive aperte e permeabili e una collina verde sopra l'ex Scalo Filzi, a unire Cristo Re coi Solteri in una città più vivibile e unita.

LA SORPRESA

La commissaria era data in uscita e non si vedeva da mesi

## Anche Firmi alla presentazione



La commissaria straordinaria per il quadruplicamento della ferrovia del Brennero Paola Firmi seduta in prima fila tra gli assessori Monica Baggia e Ezio Facchin

Tanta gente ieri pomeriggio a Palazzo Geremia per la presentazione del libro che illustra i risultati del percorso "SuperTrento". Nel coltume, stampato in mille copie reperibili attraverso i canali del Comune, sono presenti le mappe, le infografiche, l'apparato fotografico e i contenuti elaborati dai partecipanti.

Alla serata a sorpresa era presente la dirigente di Italferr-Ferrovie dello Stato Paola Firmi, la quale non ha rilasciato commen-

ti né in merito ai contenuti emersi durante la presentazione né tantomeno sul suo ruolo di commissaria straordinaria per il quadruplicamento della ferrovia del Brennero e come tale anche responsabile del progetto di circonvallazione ferroviaria di Trento. La sua risposta positiva all'invito del Comune a partecipare ieri ha destato sorpresa perché da mesi Firmi non interveniva e non si faceva vedere a Trento, da quando in pratica si erano diffuse le voci della sua sostituzione come commissaria ad opera del Ministero delle Infrastrutture guidato da Matteo Salvini. Non era presente neanche quando qualche settimana fa il vice ministro Rixi era venuto in città per rassicurare sul finanziamento e la prosecuzione dei lavori dopo l'uscita del bypass dell'orbita dei fondi Pnrr e questo aveva alimentato le voci di imminente siluramento. Ora la comparsa di ieri, per quanto silente, potrebbe signifi-

care che la sua sostituzione non è più così scontata.

Anche SuperTrento, dopo la firma del protocollo d'intesa tra Comune, Rfi e Provincia, è materia che riguarda direttamente la commissaria Firmi, che ieri ha seguito con attenzione la presentazione seduta in prima fila tra gli assessori Monica Baggia ed Ezio Facchin. «Le linee guida proposte dai cittadini ora diventano scelte politiche - ha indicato il sindaco Franco Ianeselli - L'interramento della ferrovia riprende le idee del piano Busquets, ma le aggiorna». L'assessore Facchin ha descritto la prospettiva dell'interramento proprio come una conseguenza della Circonvallazione di Trento nord: «È l'opera abilitante che consente di andare nella direzione di questo progetto storico per la città».

L'assessoria all'urbanistica Monica Baggia ha parlato di "cambiamento epocale".

Fa.Pe.

BYPASS

Sulle prescrizioni manca l'ok del ministero. In maggio un convegno specifico

## Le "vibrazioni" fermano i cantieri

Le vibrazioni causate dal bypass di Rfi, sia nella fase di cantiere e realizzazione della lunga galleria di 10,6 chilometri nella pancia della collina est, "dentro" la Marzola, sia dai lavori di predisposizione degli imbocchi a nord (zona ex Scalo Filzi - San Martino) e a sud (Mattarello), stanno bloccando la grande opera. Nel senso che i lavori in capo al Consorzio Tridentum capitanato dal colosso Webuild sono ancora fermi al palo. Non c'è quindi "solo" un problema legato agli inquinanti e alla validazione dei sondaggi per il progetto "parte A" (relativo imbocchi), soprattutto per le acque di falda. C'è anche, ancora irrisolta, la questione delle vibrazioni.

È un passaggio formale. Ma nei fatti tiene spenti i motori delle ruspe. Manca ancora il decreto del Mase, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica retto da Gilberto Pichetto

Fratin sulla verifica di ottemperanza delle prescrizioni in materia di vibrazioni. Nessuno, tra i soggetti istituzionali locali che presiedono la grande opera - Provincia e Comune di Trento - comprende le ragioni del ritardo. Ma tant'è.

Per le frese, ieri è trapelato che una delle due sconterà un ritardo sui tempi di consegna. Provenienti dalla Cina, le prime due enormi "talpe" Tbm saranno installate all'imbocco sud, a Mattarello. Entrambe sarebbero dovute arrivare entro aprile. In realtà, ieri si è saputo che una delle due è riuscita ad attraversare il Canale di Suez e, quindi, sarà consegnata nei tempi previsti. La seconda, invece, dovrà circumnavigare l'Africa ed il suo arrivo in Trentino è realisticamente previsto per la fine di maggio.

Di vibrazioni provocate dalle frese in fase di cantiere e dai convogli merci lunghi 750 metri

(nuovo standard europeo) si parlerà per altro in un convegno che l'Osservatorio ambientale e per la sicurezza del lavoro ha in programma di realizzare a Trento per la seconda metà di maggio. Se n'è parlato nella seduta di ieri nella quale l'Osservatorio ha esaminato il programma operativo 2024.

In premessa, il coordinatore Stefano Robol ha relazionato sull'incontro, nei giorni scorsi, con il Cmst (Comitato mobilità sostenibile Trentino) che aveva posto precisi quesiti su modalità ed esito dei sondaggi eseguiti da Rfi, in contraddittorio con Appa (Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente), sugli inquinanti presenti in zona ex Scalo Filzi e nelle aree Sin. In settimana, saranno messe per iscritto le risposte al Cmst per le quali si aspetta da Appa la corretta formulazione riguardo proprio all'acqua inquinata in falda. Ad inizio aprile,

l'Osservatorio (rappresentato dagli ingegneri Massimo Negriolli per la Provincia e Giuliano Franzoi per il Comune) incontrerà il sindaco Franco Ianeselli, per un aggiornamento sull'attività. Nelle intenzioni, il convegno di maggio sulle vibrazioni dovrà ad un tempo avere una dimensione sia tecnica che divulgativa. Contenuti e relatori, spiega Robol, sono praticamente definiti.

L'Osservatorio sconta il problema della sede, irrisolto. La situazione logistica resta precaria. Quanto all'attività dell'Info-point, l'Osservatorio aveva pianificato interventi divulgativi sul bypass nelle scuole, anche attraverso la organizzazione di visite in cantiere. Allo scopo, si era proposto nelle scorse settimane alle diverse dirigenze scolastiche è già definito. Se ne riparerà alla ripresa delle lezioni, in settembre.



L'ingegner Massimo Negriolli e Stefano Robol, coordinatore dell'Osservatorio