

CORRIERE DEL TRENINO

C

Intervista all'architetto catalano

**Urbanista**

L'architetto catalano Joan Busquets, che firmò la variante al Prg dei primi anni Duemila. A fianco una visione dell'ex Scalo Filzi a nord del capoluogo



Busquets e la città che cambia volto «Più collegamenti con la collina»

di **Marika Giovannini**

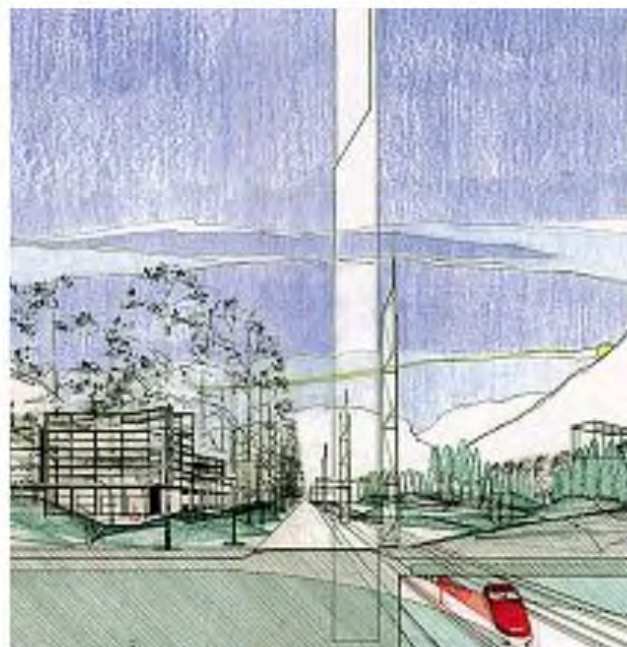
«Con l'interramento Trento sarà più sostenibile». L'analisi è dell'architetto catalano Joan Busquets, «padre» della variante al Prg che prevedeva il boulevard. «Ora — avverte — si ragiona sui collegamenti con la città alta».

alle pagine **2 e 3**

La città che cambia | L'intervista

L'urbanista sicuro: «L'eliminazione della cesura dei binari è una grande opportunità che deve essere sfruttata considerando i cambiamenti in atto, dal lavoro al clima»

TRENTO Negli ultimi anni non è riuscito a tornare a Trento. Ma lo sguardo sul capoluogo — «Di cui ho un bellissimo ricordo» — lo ha sempre mantenuto. «In autunno — dice — ho parlato con il sindaco Franco Ianeselli». E in queste settimane — dal suo studio all'università di Harvard — si è tenuto aggiornato sui progressi del percorso di «Super-Trento», in vista di quella riqualificazione dell'areale ferroviario che lui, nei primi anni Duemila, aveva già tratteggiato. Allora si chiamava *boulevard*, oggi la suggestione è il corridoio verde, destinato alla mobilità sostenibile e ai viali alberati. Joan Busquets sorride: «La città deve celebrare questa possibilità di



Treni sotterranei
Uno dei disegni firmati dall'architetto catalano Joan Busquets per la variante al Piano regolatore generale dei primi anni Duemila: nello schizzo si prevede l'interramento della linea ferroviaria in città



L'asse della variante
Il boulevard cittadino immaginato dall'architetto Busquets e posto alla base della sua variante al Prg: l'interramento dei binari, necessario per creare il nuovo viale, rimase però allora solo sulla carta



Verde e ciclabili
Un rendering più recente della possibile immagine del centro cittadino senza la linea ferroviaria, all'altezza di piazzale Sanseverino e del Molino Vittoria: si prevede verde e una rete di percorsi ciclopedonali

«L'interramento migliorerà Trento Ripensare i collegamenti con la collina»

togliere finalmente i binari dal centro» osserva l'architetto catalano, «padre» di quella variante al Prg che per prima immaginò l'interramento della linea ferroviaria storica e la ricucitura del tessuto urbano. «Con l'eliminazione dei binari l'Adige diventerà uno spazio magnifico» guarda al futuro Busquets. Che per disegnare la Trento di domani invita a «essere futuristi», a muoversi nel segno della sostenibilità. Senza dimenticare la parte alta: «Questa è l'occasione per sviluppare il rapporto tra città alta e bassa». Prevedendo anche collegamenti di mobilità alternativa.

Professor Busquets, nelle scorse settimane sono stati presentati i risultati del percorso «Super-Trento», con le linee guida che costituiranno la base per ridisegnare l'areale ferroviario. Dopo vent'anni la sua intuizione può diventare realtà.

«Quando ho sentito che Trento può finalmente riposizionare la linea storica non sono stato felice. È una bellissima notizia e l'ho detto anche al sindaco Ianeselli, quando ci siamo sentiti alla fine dello scorso anno. Per Trento l'arrivo del treno ha significato modernizzazione, ha segnato l'economia della città. Ma se allora ha rappresentato un momento decisivo per il capoluogo, oggi è un taglio. Come lo è per altre città. Penso a Delft, in Olanda».

È un esempio che ha sempre accostato a Trento. Lì il progetto di interrimento è terminato?

«Sì, è terminato da tre anni ed è un grande successo. Con i binari sotterranei il fiume è diventato il luogo centrale della città. La vecchia stazione oggi è un ristorante, mentre la nuova è sotterranea. Per questo dico che Trento deve celebrare questa possibilità che si è aperta. Ora la sfida è di concretizzare l'operazione. E di farlo bene».

In che modo si deve agire? E quali sono le opportunità per Trento?



Nuova veste Un rendering della stazione dei treni



In centro
È importante mantenere la stazione dov'è ora. Ma dovrà essere un centro intermodale, dove confluiscono tutti i sistemi di mobilità cittadina



A Palazzo Geremia

Erano i primi anni Duemila quando Joan Busquets presentò alla cittadinanza, con un plastico, la sua visione della Trento del futuro, con i binari sotterranei e sopra il nuovo boulevard



L'esempio
A Delft, in Olanda, abbiamo concluso tre anni fa un progetto simile a quello previsto a Trento ed è un grande successo



Olanda Lo spazio centrale e la nuova stazione dei treni di Delft

PASSATO E FUTURO

Anche a Trento si prevede una stazione ipogea, che rimarrà in centro.

«Mantenere la stazione nello stesso posto è una strategia molto interessante. Ma per essere davvero funzionale, la stazione deve essere intermodale, deve essere il riferimento di tutti i sistemi di mobilità, il loro elemento di distribuzione. A Delft abbiamo dato priorità alle bici, creando un parcheggio da 12mila posti. In questo modo si incentiva l'uso del treno».

La direzione dunque è quella della mobilità sostenibile?

«Parto da un concetto: l'idea che le opzioni siano solo il trasporto pubblico e l'auto privata è vecchia. Abbiamo svolto una ricerca e abbiamo scoperto che in una città le forme di mobilità sono 32. Sono tantissime».

E quali di queste forme possono trovare spazio nel boulevard, o corridoio verde come oggi viene pensato?

«Vent'anni fa si parlava del boulevard come spina che permette alle diverse forme di mobilità di scorrere. Ma sempre di più, tra queste forme, l'automobile perderà il suo ruolo dominante. Lasciando spazio alle altre forme di mobilità dolce e a un sistema vegetale. Il corridoio sarà senz'auto dunque. Per Trento immagino un boulevard non tradizionale, ma del futuro. Dove poter passeggiare, incontrare persone, fare sport. Un luogo piano, sicuro. Magari sperimentando connessioni internet ad alta velocità. In questa dimensione dobbiamo essere futuristi. Pensando a una città sostenibile. Che grazie all'interramento sarà molto diversa dal passato».

L'immagine futura del capoluogo è passata attraverso un percorso partecipato. È un'idea che condivide?

«Sì, bene ha fatto il sindaco a condividere il progetto con la popolazione. Ma va ricordato che questo è progetto a tante dimensioni. L'interramento è solo uno dei fattori: lo spazio che sarà ricavato dall'eliminazione dei binari permetterà tante opportunità ed è importante approfittarne. Una sfida sarà rappresentata dal futuro di quegli spazi, grandi o piccoli, che oggi si affacciano sul "taglio", sui binari, ma che in prospettiva saranno vicini al boulevard. Le potenzialità in questi casi sono enormi: saranno Comune e Provincia a decidere cosa farci, se destinarli ad esempio al social housing o ad attività economiche più innovative».

Sarà una città trasformata, come ha detto prima.

«Non è facile immaginarla senza "taglio". L'Adige diventerà uno spazio magnifico. Lo è già, ma oggi è difficile arrivarci se non in auto. In futuro sarà accompagnato da passeggiate. E avrà vicino il boulevard come linea più attiva».

Diceva che le automobili non troveranno spazio nel corridoio verde. Sarà necessario rivedere anche la viabilità della città dunque?

«Una città della scala di Trento permette di scommettere su mobilità più dolci, lasciando le automobili solo per

Il giudizio su «SuperTrento»: «Il sindaco Ianeselli ha fatto bene a condividere il progetto con la popolazione. Ci siamo sentiti nell'autunno dello scorso anno»



Divisa in due

Nell'immagine è evidente il taglio della ferrovia all'altezza del quartiere delle Albere, che separa nettamente le due parti del capoluogo: con l'interramento saranno riunite



È difficile immaginare il capoluogo senza il taglio della ferrovia: la zona del fiume Adige diventerà magnifica

i viaggi. Bisogna però dare delle alternative all'auto privata. Oggi in tante città si sperimenta il bus a domanda: nel campus di Harvard, dove mi trovo, c'è un sistema di charter elettrici che collega tutte le aree. Per città della dimensione di Trento queste modalità sono il futuro».

Il futuro è segnato anche dal cambiamento climatico. Quanto incide nei progetti di trasformazione urbana?

«Molto. Va detto che Trento ha sempre avuto un rapporto stretto con l'acqua e con il sistema naturale, che va rafforzato. Dobbiamo dare più valore all'acqua, al verde, all'ombra. Anche in virtù di un cambio di utenti: le città sono sempre più popolate da "senior", che però sono attivi, lavorano, si muovono. E che preferiscono una città piuttosto calma, lenta, sicura».

Si progetta il corridoio verde per il fondovalle. Rimane però il nodo dei collegamenti verso la collina.

«Questo è un buon momento per ripensare i collegamenti delle varie parti della città con sistemi non inquinanti. Va ripensato il rapporto tra città bassa, più vocata ai servizi, e città alta, destinata a una residenza che non è più quella degli anni Settanta. Oggi a casa spesso si lavora, è il luogo dove si cerca privacy».

Che eredità si sente di aver lasciato a Trento con il suo lavoro?

«Negli anni Duemila abbiamo fatto un lavoro con i servizi comunali e i politici come si fa in tante altre città, per raccogliere la sfida di realizzare un progetto urbano attorno al quale lavorano tanti specialisti. Il mio mestiere è quello di cercare di comprendere le esigenze di una città con uno sguardo esterno. E questo ho fatto anche a Trento».

Marika Giovannini
© RIPRODUZIONE RISERVATA