

Primo piano



Trasformazione

Da sinistra: l'area Sequenza vicino all'ex Sloi (in fondo le rovine della fabbrica) dove ricade il progetto delle sei torri; l'area dell'ex scalo ferroviario Filzi dove sarà realizzato un tratto del bypass
© Foto di Federico Nardelli

Torri Sequenza, un quartiere per 700 persone. Il progetto divide

Trento, vertice di maggioranza sull'operazione Podini. L'assessore Pedrotti: «Giusto costruire in altezza». Filippin (Lega) critico. Piccolroaz (Architetti) cauto

di Tommaso Di Giannantonio

Fa discutere il progetto delle sei torri «Sequenza» a Trento nord (il T di ieri). Di fatto un nuovo quartiere - vicino all'ex Sloi - destinato a ospitare, potenzialmente, oltre 700 persone. L'assessore comunale alle politiche abitative Alberto Pedrotti guarda con favore all'iniziativa immobiliare della famiglia Podini. Il consigliere di opposizione Giuseppe Filippin (Lega) parla di una «rinuncia alle idee espresse per vent'anni dal consiglio comunale: cioè prima si bonifica e poi si costruisce». Cauti il presidente dell'Ordine degli architetti del Trentino Marco Piccolroaz. Intanto per lunedì prossimo, il giorno prima della presentazione del progetto alla Commissione consiliare per l'urbanistica, è stato convocato un vertice di maggioranza per concordare la linea tra le diverse forze.

Il progetto

Sull'operazione i vari soggetti in campo mantengono il massimo riserbo: dalla società Sequenza, holding immobiliare del gruppo Podini, all'amministrazione comunale, fino all'autore del progetto, l'architetto e urbanista Roberto Bortolotti. L'idea è quella di realizzare sei palazzine, almeno una delle quali alta fino a 25 piani, il in più rispetto alle torri di Madonna Bianca. Si parla di un'iniziativa dal valore superiore ai 100 milioni di euro. Un'iniziativa mista, residenziale e commerciale, che prevede anche la cessione al Comune di aree per servizi pubblici. Secondo indiscrezioni, il nuovo quartiere potrebbe ospitare oltre 700 persone.

Barriera anti inquinanti

L'area Sequenza ricade nel cosiddetto comparto B, cioè al di fuori del Sin, Sito inquinato di interesse nazionale. Il comparto - situato tra via Maccani e via Vittime delle Foibe a sud dell'ex



L'iniziativa potrebbe portare anche a un incontro positivo tra famiglie a basso ed alto reddito
L'assessore Pedrotti

Sloi - si estende per un totale di 28.039 metri quadrati, dei quali l'83% risulta di proprietà di Podini. In senso stretto, dunque, l'area Sequenza si attesta a circa 23mila metri quadrati. L'area non risulta contaminata. I valori degli inquinanti rientrano tutti entro i limiti ambientali ammessi per legge. Fuori dal Sin il piombo subisce un processo di decadimento nelle acque di falda. Tuttavia, per una maggiore tutela, il progetto delle sei torri prevede

la realizzazione di un «capping», cioè di una barriera impermeabile finalizzata a isolare l'area. Una barriera simile sarà utilizzata anche per isolare la zona rispetto alle attività del cantiere della circonvallazione ferroviaria. L'area Sequenza sarà infatti utilizzata per stoccare i materiali di scavo della circonvallazione. La società del gruppo Podini aveva chiesto di trovare una soluzione alternativa già nel 2021, ma alla fine non è riuscita a far valere le sue ragioni. Motivo per cui l'eventuale cantiere delle palazzine Sequenza partirà dopo la realizzazione del bypass ferroviario.

Vertice di maggioranza

Martedì prossimo il progetto sarà illustrato alla Commissione consiliare per l'urbanistica del Comune di Trento, convocata in seduta congiunta con quella per l'ambiente. La presentazione è propedeutica al parere (obbligatorio ma non vincolante) della Commissione al piano guida in variante al Piano regolatore generale (Prg). Per il via libera definitivo la società Sequenza dovrà aspettare l'approvazione del progetto da parte dell'intero consiglio comunale. Intanto le forze di maggioranza sono state convocate dal sindaco Franco Ianeselli e dall'assessora urbanistica Monica Baggia per discutere dell'iniziativa immobiliare. Il vertice si terrà lunedì. Servirà a chiarire alcuni aspetti progettuali e, soprattutto, a concordare la linea su un'iniziativa che potrebbe imprimere una svolta urbanistica al capoluogo. Comincia già a serpeggiare qualche malumore tra le fila della maggioranza.

Pedrotti: «Sì alla verticalità»

Uno sviluppo edilizio verticale di questo tipo, in città, è paragonabile solo alle torri di Madonna Bianca. «In linea di principio condivido la logica di costruire in altezza - considera l'assessore comunale Alberto Pedrotti (Campobase) - In passato Trento nord è stata soggetta a un consumo di suolo



Assessore Alberto Pedrotti

scriteriato, quindi non può che essere condivisibile l'idea di salire in altezza per rispondere al fabbisogno di alloggi. Vedo in maniera positiva anche la fiducia di un imprenditore che decide di investire sulla città, poi chiaramente il progetto dovrà



Il Comune rinuncia all'idea affermata per vent'anni: prima la bonifica dei terreni e poi l'edificazione
Il consigliere Filippin

essere declinato nei fatti, in particolare dovrà essere compatibile con la pianificazione territoriale». Pedrotti aggiunge anche un ulteriore tassello. «Avere una costruzione di pregio in una zona della città caratterizzata da famiglie a basso reddito potrebbe portare anche a un incontro positivo tra diversi strati sociali», conclude l'assessore.



Consigliere Giuseppe Filippin



Architetto Marco Piccolroaz

Filippin: «Prima la bonifica»

Di diverso parere il consigliere comunale leghista Giuseppe Filippin, di professione architetto tra l'altro. «Originariamente, quando è stato fatto il piano di attuazione, il Comune aveva deciso che tutti i proprietari avrebbero dovuto fare la bonifica dell'area di Trento nord – ricorda Filippin – Poi nel 2019, con il sindaco Andreatta, l'area è stata spaccettata e l'area Sequenza è stata posta al di fuori dell'area Sin. Tutta quell'area, però, è stata resa edificabile affinché i privati provvedessero al disinquinamento. Per 20 anni il Comune ha ribadito che prima bisognava provvedere alla bonifica e ora, invece, ci troviamo con un piano guida con sei torri». Secondo il consigliere «la suddivisione del piano di attuazione originario in sub ambiti pone dei forti limiti all'organizzazione del territorio: viabilità pubblica e privata, organizzazione dei servizi, pubblici e privati». Infine, per quanto riguarda l'idea dello sviluppo residenziale verticale, Filippin solleva la questione della «contrapposizione tra città laica-moderna e città storica». Ma «al di là di questo aspetto urbanistico, sarà

determinante capire quali servizi si potranno garantire in quell'area», conclude il consigliere.

Piccolroaz prudente

Quest'ultimo concetto è quello affermato anche da Piccolroaz:



Saranno determinanti il disegno degli spazi di relazione e le connessioni con il tessuto urbano della città

L'architetto Piccolroaz

«Non è tanto l'oggetto architettonico a fare la differenza, ma il disegno dell'area nella sua interezza, cioè il disegno degli spazi di relazione e le connessioni con il tessuto urbano – osserva la guida degli Architetti – Non vedo come un problema quello di costruire in altezza, anzi quell'area è distante da ambiti storici e dalla collina».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La prima conferenza è prevista per il 17 maggio sul nodo rumori Vibrazioni, cantiere e traffico merci: tre incontri sul bypass ferroviario Osservatorio: «Opera senza eguali»

di Sara Russo

Tre conferenze tecniche ed informative sugli effetti indotti dalla realizzazione del bypass ferroviario. La prima si terrà venerdì 17 maggio alle gallerie di Piedicastello e sarà dedicata agli effetti vibrazionali e alle tecniche di mitigazione. «Sarà il primo di tre momenti informativi, proposti dal comitato tecnico scientifico dell'osservatorio – commenta Stefano Robol, coordinatore dell'Osservatorio ambientale per la sicurezza sul lavoro del bypass ferroviario di Trento – Si tratterà di una conferenza informativa sui possibili effetti e sulle tecniche di prevenzione delle vibrazioni, sia in fase di realizzazione dell'opera che di gestione».

Un ciclo di incontri pensato per informare la cittadinanza sui temi che riguardano la costruzione del bypass ferroviario. «In questo momento il quadro conoscitivo è stato arricchito attraverso la rete di monitoraggio e attraverso i testimoniali di stato – commenta Massimo Negriolli, direttore dell'ufficio per lo sviluppo del corridoio del Brennero e corridoio Ten-t, nonché presidente del comitato tecnico scientifico dell'osservatorio ambientale – Per ora abbiamo questa fotografia, che ci servirà per capire se le eventuali situazioni che si dovessero verificare possano essere generate dalla realizzazione dei lavori». Vibrazioni che dovrebbero comunque essere minori grazie all'utilizzo dello scavo automatico, attraverso le frese. «Si tratta di un cantiere che non ha eguali come dimensioni rispetto a quelli a cui siamo abituati – continua Negriolli – Il sistema delle frese dà maggiore garanzie, per quanto riguarda le vibrazioni, rispetto ai metodi di scavo tradizionali».

La mattinata sarà dedicata agli interventi tecnici di esperti, mentre la sessione pomeridiana alle domande del pubblico e a una tavola rotonda, che vedrà la partecipazione, tra i vari ospiti, di Fausto Manzana, presidente di Confindustria Trento, e Antonio Angelini, presidente dell'Ordine degli avvocati di Trento. «Sarà presente Confindustria perché ha tra gli associati gli utilizzatori, ovvero chi spedisce merci, i realizzatori dell'opera, ovvero le imprese industriali, e i trasportatori – spiega Robol – Per quanto riguarda l'avvocato Angelini, invece, sarà presente perché è stato coinvolto da alcuni

cittadini per rappresentare i loro interessi nell'ambito dei rapporti con Rfi». Ospiti nuovi che non lasciano spazio ai comitati, interpellati già altre volte. «I comitati hanno avuto più attenzione di una mera tavola rotonda, perché abbiamo fatto degli incontri specifici con loro – continua il coordinatore dell'Osservatorio – Abbiamo anche dato delle risposte scritte alle loro domande. La tavola rotonda invece è un momento differente, per esempio non abbiamo mai fatto un incontro con Confindustria». Incontri informativi che non cesseranno il 17 maggio, ma che continueranno per altre due giornate. «Il secondo incontro sarà sulla presentazione delle opere di parte B – spiega Robol – Mentre il terzo sarà una presentazione del traffico merci sull'asse del Brennero». Uno sforzo, il cui obiettivo è anche quello di mitigare i dubbi dei cittadini, che non sembrano scemare. «Le preoccupazioni dei cittadini sono comprensibili, perché quando non si sa si ha timore. Le informazioni che dà l'osservatorio consentiranno alle persone di essere più consapevoli – spiega il coordinatore – Alla conferenza informativa verrà mostrato un piano di monitoraggio delle vibrazioni durante la realizzazione dei lavori, e verranno presentate anche le infrastrutture che saranno utilizzate per realizzare le opere».

Un lavoro trasparente proprio per permettere alla popolazione di toccare con mano i cambiamenti che nei prossimi anni sconvolgeranno il capoluogo trentino. «Il grosso dell'attività saranno le visite, perché un cantiere di queste dimensioni non è normale – dice Robol – Partiranno quando effettivamente le frese verranno messe sottoterra, oggi sarebbe prematuro perché è un cantiere normale». Un lavoro trasparente fatto da una squadra che, nel suo appena un anno di vita, ha vissuto alcune vicissitudini, come il sequestro del cantiere di Trento Nord. «L'Osservatorio è partito relativamente poco influenzato dal sequestro, perché è sulle aree di Trento Nord dove sono stati fatti solo dei sondaggi, infatti, lì non c'è un cantiere – conclude il coordinatore dell'Osservatorio – Nel 2023, in un anno di vita abbiamo fatto quasi cinquanta riunioni. Tante, perché sono tante le informazioni da distillare e da tradurre in nozioni potabili». Informazioni che sono disponibili sul sito dell'Osservatorio, e quindi fruibili a tutti coloro che vogliono approfondire il tema del bypass ferroviario.

© RIPRODUZIONE RISERVATA