

PIEDICASTELLO

Privati da coinvolgere, Motorizzazione e centro Bonomelli da spostare



Una sede provvisoria del polo espositivo: incarico a Patrimonio del Trentino

Inevitabile che alla città capoluogo serva trovare un immobile provvisorio per ospitare gli eventi espositivi. Realisticamente, il nuovo centro polifunzionale in Destra Adige non potrà essere pronto prima di tre, quattro anni. E la pazienza dell'Università, diventata proprietaria del compendio ex Cte di via Bomporto (oggi sede degli eventi espositivi) ha

un limite. Il primo ad esserne consapevole è l'assessore alle attività economiche del Comune, Roberto Stanchina (nella foto). «Adesso» spiega Stanchina «l'ex Cte garantisce 5 mila m² di superficie, ma per il 90% delle esposizioni bastano i 2.500 m² del piano rialzato. A Patrimonio del Trentino abbiamo chiesto di trovare una soluzione provvisoria il più

possibile vicina al centro storico e una superficie di 3 mila m²». Scartata l'ipotesi di utilizzo dell'ex Atesina, PdT si è messa al lavoro. «La novità» anticipa il presidente Mario Agostini «è che nel programma di attività 2020-22 di Patrimonio, che sarà a breve approvato dalla giunta provinciale, c'è anche la ricerca di una sede provvisoria per il polo espositivo».

Ipotesi volley e basket in Destra Adige

Gli scenari aperti dopo l'ok al piano guida

Se in consiglio comunale, l'altra sera, hanno applaudito all'approvazione del piano guida della Destra Adige, votato all'unanimità, ieri mattina, nella sede di Patrimonio del Trentino (PdT), fulcro della sua predisposizione, firmata dall'architetto Giovanni Marzari e dall'ingegner Mattia Baffetti, si masticava soddisfazione. «Il fatto che il piano abbia convinto tutte le parti e che nessuno si sia messo di traverso, è un dato significativo» dice l'architetto Mario Agostini, presidente di PdT. Si dovrà attendere aprile, dopo i 30 giorni per le osservazioni, per l'adozione definitiva. Ma è un passag-

Il nuovo studentato.

Verso l'abitato storico di Piedicastello è previsto il nuovo studentato dell'Università di Trento: 200 posti letto, 12 milioni di costo, per metà finanziato dal Governo. A che punto siamo? UniTn ha predisposto, in accordo con PdT, il progetto definitivo. Il finanziamento ministeriale è «staccato», certo. Manca solo lo "scudo" dei 6 milioni. Sarà la prima opera realizzata, che non ha bisogno della infrastrutturazione (viabilità) del resto dell'area, e quindi, ora, si procederà con la redazione del piano attuativo.

Motorizzazione: una nuova sede.

Il compendio della Motorizzazione è la porta sud del nuovo quartiere, ed è un edificio che va spostato, per lasciare spazio al parcheggio multipiano da almeno 1.500 posti auto e al centro espositivo polifunzionale. Spostato dove? L'interporto sembrava la soluzione più probabile, ma non è detto sarà così. Il motivo? PdT è proprietaria della spianata davanti alla sede di Trento Trasporti e le modifiche urbanistiche introdotte nel 2019 ne permettono un uso multifunzionale. Tradotto: è più appetibile, può essere messa sul mercato, ci sono già manifestazioni di interesse. E quindi la Motorizzazione potrebbe finire altrove. Un'operazione da 8-10 milioni di euro. Va però tenuto conto che, comunque, la sede attuale è inadeguata, priva della pista prove per le moto.

Tra pubblico e privato.

Alcune opere avranno una caratterizzazione solo pubblica: il citato studentato, il previsto centro per la ricerca (Cibio o altro) all'ombra delle due vecchie, e il miniere, il parco con affaccio sul fiume, la passerella ciclo-pedonale in asse con via Verdi, che sarà realizzata dalla Provincia, dal costo ipotizzato tra i 3 e i 4 milioni di euro.

Altre opere dovranno mettere in moto capitali privati, pena la non realizzazione: il parcheggio multipiano, il centro espositivo polifunzionale, l'im-



Il presidente di PdT



Significativo che in consiglio nessuno si sia messo di traverso

Mario Agostini

pio dato per scontato. Accanto alla soddisfazione, c'è però l'operatività. Nella spa, immobiliare della Provincia di Trento, si comincia a pensare al dopo, alla scacchiera futura. Che è assai mobile, perché il piano guida, che ha funzione programmatica, prefigura uno scenario che dovrà essere riempito, comparto per comparto, da piani attuativi. E ogni piano sarà valutato dal prossimo consiglio comunale che uscirà dalle elezioni del 3 maggio. Uno scenario in movimento anche riguardo agli investimenti. «Attorno ai 140 milioni» dice Agostini.

pianto funiviario Trento-Vason. Dovrà cioè essere messa in campo una "operazione Ppp", di partenariato pubblico-privato. Il punto di forza è che un tassello regge l'altro.

Spazio anche per il volley e basket.

Non se n'è mai parlato, ma è già stata presa in considerazione l'ipotesi che il futuro centro polifunzionale, con 500 posti auto interrati, possa ospitare anche eventi sportivi di massimo livello, le partite di serie A di Trento Volley e Aquila Basket, oltre a eventi espositivi, concerti, congressi. Dovrebbe, però, avere almeno 5 mila po-

sti a sedere. Vi sono aspetti problematici: dal punto di vista tecnico, non è di facile realizzazione una struttura così flessibile; dal punto di vista sicurezza, la gestione dell'ordine pubblico in caso di problemi, non sarebbe agevole, data la collocazione. Ma a nessuno sfugge l'attrattiva di un "palazzetto" a 800 metri da piazza Duomo, servito dalla tangenziale, ad un passo dalla stazione. Centro Bonomelli: una nuova sede. L'edificio che ospita il centro di accoglienza Bonomelli dovrà essere abbattuto. Ma non è detto che la nuova

sede sia altrove. Anzi, l'amministrazione comunale, assieme a PdT, sta seriamente pensando di ricollocarlo nel nuovo quartiere. Se fosse vicino al nuovo studentato, nemmeno ci sarebbe la necessità di individuare una sede provvisoria. Viabilità da considerare. Il piano guida garantisce Piedicastello, quanto a carichi di traffico. Sarà però appesantita dai flussi della rotatoria di via Berlino. Solo un futuro bypass dalla rotatoria a sud del nuovo quartiere potrà risolvere il problema.

L'IMPIANTO

L'ipotesi: trifune fino a Sardegna, poi monofune. Costo: 30 milioni

Una cabinovia in due tronconi



Il consigliere Dario Maestranzi

Gira e rigira, è lì che si va a parare: o la Leitner Popeways di Vipiteno, o l'austriaca Doppelmayr, con sede italiana a Lana. Sono aziende leader mondiali negli impianti a fune. E sono i primi interlocutori, non gli unici, potenzialmente interessati alla realizzazione dell'impianto funiviario Trento - Vason. Ora, con l'inserimento del "grande impianto" nel piano guida della Destra Adige, i contatti avviati da tempo assumono una dimensione diversa. Dall'auspicio, sotto forma di programmazione urbanistica, alla realizzazione, ovviamente ce ne passa. Però c'è sul tavolo qualcosa di concreto. Il primo a riconoscerlo con convinzione è il consigliere del gruppo misto (ex Patt) Dario Maestranzi, che il sindaco aveva delegato ad occuparsi del Bondone. Era già stata predisposta una prima ipotesi progettuale, redatta da Trentino Sviluppo. Ci sono però delle novità. Dal punto di vista tecnico, spiega Maestranzi, la soluzione che

pare migliore è quella di una cabinovia con tecnologia 3S, nella sostanza una trifune: due fune portanti più una terza trainante. È la soluzione più costosa, ma più sicura, per il primo troncone Trento-Sardagna. Una soluzione, con una cabina da 30 posti, che permetterebbe di avviare al fermo impianto, come avviene ora, nei giorni con forti raffiche di vento. Questo primo troncone avrebbe la funzione di Tpl, trasporto pubblico locale, e i costi (15 milioni) dovrebbero essere coperti dalla Provincia. Dalla terrazza di Sardegna partirebbe il secondo troncone, fino a Vason, con stazione intermedia a Vaneze. In questo caso un impianto monofune, con costi a carico dei privati (altri 15 milioni). I costi sono un aspetto centrale. Determinante sarà l'apporto di capitali privati. La stima di costo dell'infrastruttura trasportistica è di 30 milioni di euro, più 15 per le "opere accessorie". E tra queste la

più rilevante è il parcheggio multipiano all'ingresso sud del nuovo quartiere. Per entrambe le opere, e pure per l'annesso centro espositivo polifunzionale, l'obiettivo è attivare una operazione Ppp, di partenariato pubblico-privato. Maestranzi, con l'assessore Alberto Salizzoni e il presidente di Patrimonio del Trentino spa, Mario Agostini, ha già avviato, con il piano guida definito ma non ancora approvato, i primi contatti con le categorie economiche. «Per l'impianto di sono due le ipotesi imprenditoriali» dice Maestranzi «chi lo costruisce, la società funiviaria capofila, si attiva a cercare partner finanziari; oppure si attiva un pool di aziende interessate alla realizzazione e alla futura gestione, assieme al parcheggio da 1.500-2.000 posti auto. Con il piano approvato, si può entrare nel merito. Il piano guida è una vetrina che stimola l'interesse delle imprese che, posso dire, c'è, è reale».



Fondamentali i capitali privati, a partire dalle aziende funiviarie. Contatti anche per il parcheggio