

**EX SIT** Per le osservazioni al progetto (22,73 milioni) 30 giorni

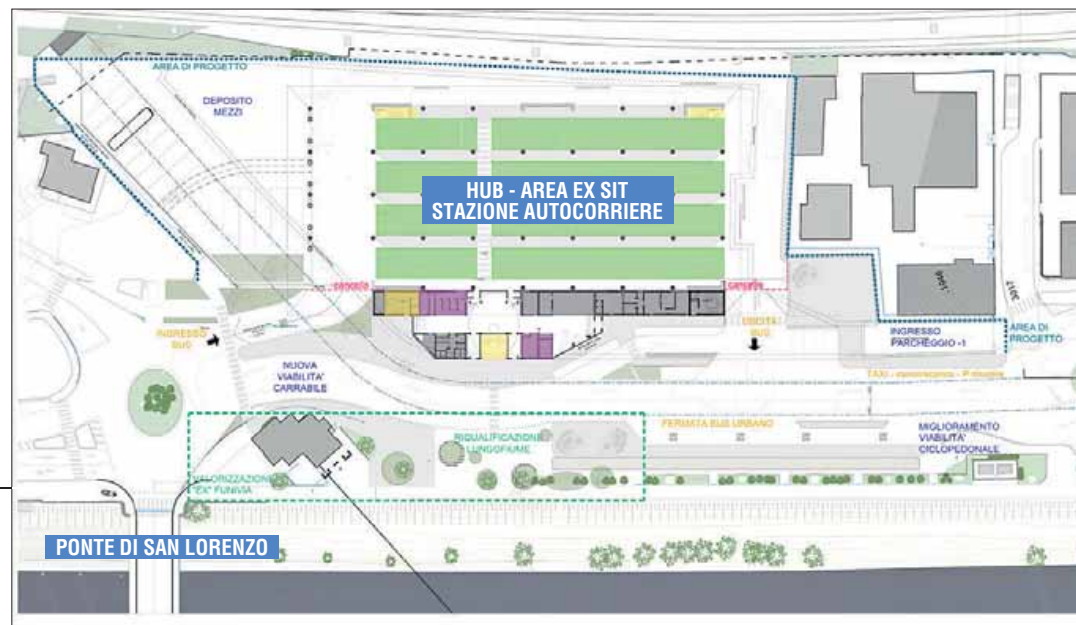
# Hub per bici, bus e parco

Comporta la ricollocazione dell'autostazione, allontanandola verso sud di circa 200 metri da quella dei treni, lo sviluppo del futuro hub intermodale presso l'area ex Sit. Ma ne vale la pena, è stato spiegato ieri a Palazzo Geremia, alla presentazione pubblica del documento preliminare di progettazione. Per due ragioni in questo stesso documento, redatto da un gruppo misto di progettazione coordinato dall'architetto **Franco Voltolini** (con la partecipazione degli architetti **Federica Podetti** e **Chiara Tonelli** e dell'ingegner **Federica Gasbarrone**), indica con chiarezza. La prima: la semplificazione dell'accesso dei mezzi all'autostazione, con la conseguente riduzione del traffico su piazza Dante, su cui oggi gravitano anche le linee del trasporto pubblico locale delle linee che provengono dal Trentino occidentale. La seconda: si eliminano fisicamente le attuali pensiline dell'autostazione rimodellando il terreno per riqualificare il contesto della chiesa di San Lorenzo. Un contesto urbano oggi compresso e depresso. Spostando l'autostazione all'ex Sit, pur con il sacrificio di allontanarla da quella dei treni, si ricostruisce lo storico rapporto, almeno visivo, tra la chiesa e Torre Vanga, che prima della rettifica dell'Adige e della costruzione della ferrovia caratterizzava, con il ponte sul fiume,

questo pezzo di città. Attenzione, però, perché al raccordo visivo tra i due monumenti potrà seguire quello effettivo, una volta interati i binari della ferrovia del Brennero ed eliminato il cavalcaferrovia di San Lorenzo. Lo ha ricordato, ieri, l'architetto **Giuliano Stelzer**, coordinatore delle attività di raccordo tra Prg e Pums (Piano urbano della mobilità sostenibile). Il sindaco **Franco Ianeselli**, introducendo la presentazione del documento, ha parlato di «occasione da non perdere in una logica di raccordo e rifunionalizzazione delle attività attorno al fiume e all'areale ferroviario». L'area che per oltre un secolo, dal 1860 al 1968, ha ospitato il gasometro per la produzione industriale di gas per la rete cittadina, è di proprietà del Comune e, per una piccola porzione, della Provincia. Misura poco meno di **8 mila m<sup>2</sup>**. Una superficie la cui trasformazione permetterà di vedervi realizzato un parcheggio pertinenziale di **150** posti nel piano interrato. A piano terra, ci sarà la nuova autostazione, con i locali biglietteria e servizi sul lato di Lungadige Monte Grappa. Il tetto della stazione, novità illustrata ieri, sarà un giardino pensile, un parco pubblico di **5 mila m<sup>2</sup>**: «Poco meno di quello di piazza Centa» ha esemplificato l'architetto Voltolini. Nell'hub ci saranno i servizi per

Nell'area ex Sit (8 mila m<sup>2</sup>) troveranno spazio la nuova stazione delle autocorriere, le attrezzature e i servizi per le biciclette, il punto di partenza della funivia Trento-Bondone, un parcheggio pertinenziale da 150 posti nel piano interrato e un parco-giardino di oltre 5 mila m<sup>2</sup> sulla copertura

mobilità dolce, per le biciclette innanzi tutto. E ci sarà il punto di partenza cittadino della funivia Trento-Sardagna-Vaneze-Vason, che fungerà da raccordo rapido con la destra Adige e l'ex Italcementi, quindi con il parcheggio "scambiatore" di attestamento, da **1.500** posti, previsto al posto del compendio della Motorizzazione civile. A piano terra, oltre che la stazione delle autocorriere (pensiline di attesa, fermata mezzi, biglietteria, bar e bagni), ci sarà un spazio a cielo aperto, a nord, per la sosta dei mezzi e per l'attesa all'esterno. Il piano di copertura, tetto-giardino, sarà aperto a persone e bici. L'edificio-hub avrà una superficie coperta di circa **5.400**



m<sup>2</sup> ed un interrato di **6.600 m<sup>2</sup>**, per un volume fuori terra di circa **42 mila m<sup>3</sup>** e interrato di **26 mila**. La copertura ospiterà un grande giardino della biodiversità vegetale di circa **1.200 m<sup>2</sup>** ed uno spazio sosta a forma di catino, di **380 m<sup>2</sup>**, per accogliere e convogliare a riutilizzo le acque piovane. La previsione di costo è di **22,73 milioni**. Ma "paga" l'Unione europea, perché il nuovo hub intermodale è finanziato con i fondi del Pnrr. Va quindi ultimato entro il 2026. «Prima pietra nel 2023» ha detto ieri il sindaco Ianeselli. Il Comune redigerà ora il progetto di fattibilità tecnico-economica, affidando poi la progettazione definitiva ed esecutiva all'impresa aggiudicatrice, che sarà scelta

con una procedura aperta sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa. Il passaggio di ieri, con l'apertura del confronto pubblico, è stato sostanziale, perché ora, per i cittadini, ci sono trenta giorni (entro il 9 ottobre) per recapitare al Comune osservazioni, critiche, suggerimenti. La presentazione è servita a collocare l'investimento nel contesto del "Metaprogetto" e del "progetto integrato": bypass ferroviario, interrimento della ferrovia e collegamento Nordus. La prima parte dell'intervento sarà riservata alla bonifica integrale, fino a 4 metri di profondità, dell'intera area inquinata dai residui dell'attività di produzione di gas. Un'occasione di rigenerazio-

ne urbana, ha ribadito Stelzer. Un hub baricentrico. «Un luogo di raccordo con l'ex Italcementi» ha aggiunto **Roberto Andreata**, dirigente del dipartimento ambiente e trasporti della Provincia, spiegando che sono previsti **600 mila** viaggiatori all'anno che parcheggeranno nel multipiano in destra Adige. Perché un solo piano da 150 posti pertinenziali nell'interrato? La risposta dell'ingegner **Giuliano Franzoi**, dirigente del progetto mobilità e rigenerazione urbana del Comune: «Per una scelta di fondo: non far entrare auto in città. Il parcheggio scambiatore sarà in destra Adige. E per ragioni tecniche, idrauliche e di scavo: 150 è un numero congruo». **Do. S.**