



Due ettari di edifici nuovi e riqualificati

Dal verde all'asse musei-Università: il piano sulle aree liberate dalla ferrovia



Ex Atesina Un incontro di SuperTrento col sindaco Ianeselli

SuperTrento

Domani la presentazione delle linee guida, nate dal percorso partecipato, per il riutilizzo dei 16 ettari di superficie che saranno disponibili dopo l'interramento dei binari



Riutilizzo L'attuale stazione della ferrovia Trento-Malè



La città e il fiume Trento fra la ferrovia e l'Adige

di **Francesco Terreri**

Il parco urbano lineare e la pista ciclabile lungo i due chilometri e mezzo di areale ferroviario liberato con l'interramento della linea storica. Il collegamento verde tra corso Alpini e via Brennero, sopra la linea ferroviaria all'altezza dell'ex Scalo Filzi, con lo spostamento del campo

■ **Parco lineare e pista ciclabile sui 2,5 chilometri interrati, spostamento del campo sportivo a nord del Coni, nuove quinte architettoniche, collegamento tra sedi culturali attraverso i Tre Portoni**

sportivo a nord del campo Coni, un'operazione che richiederà a suo tempo una nuova verifica dell'inquinamento e della qualità dei suoli. Una serie di aree, dall'attuale stazione della Trento-Malè allo stadio Briamasco per un totale che supera i 2 ettari sui 16 totali dei binari di Rete Ferroviaria Italiana (Rfi), dove vengono

individuare nuove quinte architettoniche, cioè nuovi edifici o la riqualificazione di quelli esistenti che oggi hanno spesso il retro che dà sulla ferrovia, mentre di fronte ad un parco verde dovrebbero avere balconi e finestre. Lo sviluppo del campus universitario tra San Severino e la Buc, la Biblioteca universitaria centrale, che si intreccia col polo museale-culturale attorno al Muse e che dovrebbe avere un collegamento col Centro Santa Chiara attraverso l'asse dei Tre Portoni, sempre prevedendo mobilità dolce e verde. E ancora, le ipotesi di funzioni redditizie per i privati, dagli hotel agli studentati, messe sul piatto da Sistemi Urbani, la capofila del polo urbano del gruppo Ferrovie dello Stato, anche per contribuire ai costi dell'interramento dei binari, che viaggiano sui 400-450 milioni di euro. Tutte indicazioni e suggestioni che cominciano a delineare la città del futuro e che si tradurranno tra non molto in concorsi di progettazione e nella Variante strategica al Piano regolatore generale a cui sta lavorando l'amministrazione comunale. Le linee guida di SuperTrento, il percorso partecipato da cui sono nate queste indicazioni, verranno presentate al pubblico domani, lunedì 25 marzo, alle 18 a Palazzo Geremia. Ci saranno il sindaco **Franco Ianeselli** e alcuni rappresentanti della giunta, oltre ai tecnici che hanno guidato i

laboratori e i dibattiti ospitati all'ex Atesina nei mesi scorsi. Per il Comune interverrà l'architetto **Giuliano Stelzer**, che illustrerà i principi elaborati durante il percorso partecipato. I professionisti dello studio Campomarzio, che hanno ideato e seguito i laboratori, racconteranno i momenti salienti del confronto, per poi passare alla descrizione delle

■ **L'assessora Baggia: le indicazioni contribuiranno alla Variante strategica al Piano regolatore che contiamo di portare alla discussione prima della fine della consiliatura**

aree che in futuro saranno progettate in modo coerente alle linee guida elaborate dai cittadini. Il percorso SuperTrento ha visto l'anno scorso oltre 60 riunioni e incontri informativi con la partecipazione di quasi 800 persone, 200 partecipanti alle esplorazioni urbane, più di 300 partecipanti agli incontri tematici a cui hanno portato il contributo 28

relatori e relatrici, 170 partecipanti ai laboratori incrementali. L'interramento della ferrovia, come indicato nel protocollo del 1° febbraio tra Provincia, Comune, Rfi e Sistemi Urbani, dovrebbe partire dopo la fine dei lavori del bypass, che a sua volta è in attesa del rifinanziamento dopo l'uscita dal Pnrr e che dovrebbe vedere a breve la presentazione del progetto esecutivo da parte del Consorzio Tridentum, dopo la conclusione dei sondaggi sull'inquinamento e il via libera del Ministero dell'Ambiente alla versione aggiornata del Piano di utilizzo dei materiali da scavo. I gruppi di lavoro sull'interramento cominceranno l'esame ad aprile (il 7 di ieri). La ferrovia attuale entrerà nel tunnel sotto la città all'altezza del Muse e tornerà in superficie nell'area dell'ex Scalo Filzi, dove troverà lo sbocco della circosvalenza ferroviaria in direzione Roncafort. Nelle linee guida, le aree oggetto di rigenerazione urbana sono quella di progettazione, cioè il 16 ettari di Rfi, l'area di influenza, che comprende spazi marginali o retri urbani di proprietà pubblica e privata adiacenti o vicini all'areale, e le aree urbane di riferimento, nord, centro e sud. «Le linee guida comprendono le indicazioni raccolte durante il processo partecipativo - spiega l'assessora comunale all'Urbanistica **Monica Baggia** - La città è stata divisa in tre zone. Il materiale



Assessora Monica Baggia

prodotto sarà utilizzato per la Variante strategica al Prg, dove pianifichiamo la parte della città che verrà coinvolta nelle infrastrutture. Contiamo di portarla alla discussione prima della fine della consiliatura». L'interramento però non partirà prima della fine dei lavori del bypass. «È necessario perché durante i lavori sulla linea storica i treni potranno essere deviati sulla circosvalenza senza interrompere il servizio - precisa Baggia - La realizzazione ha tempi lunghi, ma procediamo per step. Alcune cose si faranno adesso ma vanno pensate come inserite nella città futura. Dopo questa fase, partiranno i concorsi di progettazione».