

«Il boulevard rivoluzionerà la città»

Alberto Pacher: «SuperTrento? Rispetta e amplia il sogno di Busquets»

L'intervista

L'ex sindaco promuove le linee guida: «Un nuovo asse nord-sud risolve molti problemi e dà risposta al bisogno di trasporto pubblico veloce»

di **Simone Casciano**

L'idea di oggi, scaturita dalla scintilla di ieri. Se SuperTrento, il percorso partecipato promosso dal Comune per disegnare la città libera dalla ferrovia, è figlio dell'attuale giunta è anche nipote di un sindaco e di un architetto di più di venti anni fa. Fu Alberto Pacher, primo cittadino di Trento dal 1998 al 2008, a coinvolgere l'architetto catalano Joan Busquets che per primo immaginò l'interramento della ferrovia e la nascita di quel boulevard urbano, ora immaginato come corridoio della mobilità sostenibile. Un lavoro che confluisce poi nella variante al Piano regolatore generale del 2001. Ventitré anni dopo, guardando alle cartine realizzate da SuperTrento, Pacher vede le stesse intuizioni declinate in una veste contemporanea.

Pacher conserva ne pensa delle linee guida nate da SuperTrento?
«Penso che sia una buona continuazione del lavoro di tanti anni fa, una buona elaborazione dell'intuizione originaria. Già allora Busquets aveva intuito che la ferrovia fosse una cesura tra due parti della città, uno squarcio che



Ex sindaco Alberto Pacher, già primo cittadino di Trento dal 1998 al 2008

non poteva essere compensato solo con i sottopassi. Eliminare il transito dei treni, recuperando l'areale ferroviario, significa quindi ricucire due parti di città, avvicinandola anche nel suo insieme al fiume e reintegrando anch'esso al tessuto urbano. Sarà un'enorme valorizzazione di tutta la parte ovest della città. È chiaro che il progetto di SuperTrento è diverso da quello di venti anni fa, ma perché nel frattempo è la città ad essere cambiata. Ciò che è rimasto uguale è il principio di fondo, spostare il traffico ferroviario recuperando così il tessuto urbano, e il metodo».

Si riferisce al percorso

partecipato?

«Sì, ha fatto molto bene il Comune a farsene carico e a coinvolgere la città. Del resto anche nel 2001 il lavoro fatto con Busquets fu accompagnato da grande partecipazione. Nell'urbanistica questo è importante, ma anche facile. Perché in fondo si parla di casa nostra. Le persone partecipano perché è un po' come discutere delle stanze e degli arredi di un'abitazione comune. È molto bello e si tratta di una prassi consolidata».

C'è qualche suggestione che l'ha colpita di più?

«È l'insieme a piacermi molto, poi bisognerà vedere come si

trasformerà al momento dei progetti veri e propri. È figlio del metabolismo urbano il fatto di essere vivo e mutevole. Nella mia esperienza da sindaco ho visto che i progetti funzionano quando si evolvono, adattandosi al contesto in cui si inseriscono. In questo senso le suggestioni di SuperTrento mi sembrano positive, uniscono funzionale e bello, aprendo a una città maggiormente policentrica».

Al centro del progetto c'è il grande boulevard della mobilità sostenibile.

«È fondamentale, noi al momento, sull'asse nord-sud di Trento, abbiamo delle strozzature

ineludibili. Penso a Via dei Ventuno sotto il Buonconsiglio, dove scorre un volume di traffico simile a quello della tangenziale, ma anche a via Rosmini. Si tratta di percorsi non modificabili, perché collocati in aree di pregio. Per questo una nuova asse nord-sud della mobilità pubblica diventa rivoluzionaria».

Ed è un progetto che sarà valido anche nei prossimi anni?

«Assolutamente, ci sono variabili, ma il trasporto pubblico è centrale oggi e lo sarà ancora di più domani. Noi sappiamo che dobbiamo aumentare la frequenza e velocizzare il trasporto sull'asse nord-sud della città, ma non ci sono soluzioni tecnologiche alternative. L'unica soluzione è creare nuovi assi di collegamento, non importa se su rotaia, filo o gomma. La metro funziona bene perché è ad alta frequenza e alta velocità. Una persona va alla fermata e non ha bisogno di conoscere gli orari, perché sa che in pochi minuti passa e che arriverà a destinazione in breve tempo. Questo è un obiettivo valido oggi, come tra 10 anni e va realizzato al prima possibile».

Pacher nel suo progetto Busquets immaginava un boulevard in cui passavano anche macchine?

«Non è mai arrivato a quel livello di dettaglio, ma l'idea a cui pensava molto era proprio quella della mobilità pubblica».

Quindi se oggi vedesse SuperTrento sarebbe soddisfatto?

«Credo proprio di sì, perché l'idea di fondo è quella. Tante cose sono cambiate in venti anni, ma il piano è simile. Realizzare un grande asse della mobilità sostenibile dove una volta sorgeva la ferrovia lo vedrò contento».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le reazioni | Brugnara: «Con il tram cambia il paradigma della mobilità»

Filippin: «SuperTrento prematuro»

In Comune

Critico il consigliere della Lega: «Tempi lunghi, le esigenze cambieranno». Positivo quello del Pd: «Indicazioni per lo sviluppo sostenibile del capoluogo»

Prima di essere presentate alla città, le linee guida di SuperTrento erano state già mostrate ai consiglieri comunali in una seduta congiunta delle commissioni urbanistica e mobilità. Sia il consigliere di opposizione e architetto Giuseppe Filippin che quello di maggioranza Michele Brugnara sono d'accordo sul fatto che nel testo sono presenti buone idee, i loro giudizi però poi differiscono.

Filippin: «Progetto prematuro»

La prima critica mossa dal consigliere del Carroccio è relativa ai tempi con cui è stato realizzato SuperTrento. «Stiamo lavorando oggi, in modo molto accademico e didattico, su un areale ferroviario che potremo vedere trasformato forse tra quindici anni». Il consigliere fa i conti. «Prima

bisogna aspettare il completamento del bypass, che secondo me, non sarà pronto prima del 2028 o del 2030. Solo poi si potrà interrare la ferrovia e bisogna capire dove trovare le risorse. Insomma, l'orizzonte minimo, a essere ottimisti, è quello del 2030, a essere più realisti, quello del 2040». Un orizzonte che secondo il consigliere mal si concilia con una progettazione fatta nell'oggi. «Io mi chiedo: le funzioni urbanistiche che analizziamo oggi saranno ancora buone tra 10 o 15 anni? Probabilmente no, allora mi viene il dubbio che questa sia campagna elettorale. Questa è la mia perplessità, per il resto ben vengano i tentativi e la partecipazione». Entrando nel merito Filippin riconosce comunque la bontà dei contenuti, frutto del lavoro di esperti e di un percorso partecipato. «Per ora però non c'è neanche il finanziamento, poi per carità, dicono che SuperTrento sarà inserito nella variante straordinaria al Prg e rimarrà nella pianificazione. Magari qualche area potrà essere utilizzata prima, come Master plan e sicuramente interessante, ma i tempi sono lunghi e le esigenze della città possono cambiare». Anche il finanziamento con cui realizzare l'interramento rimane un aspetto che preoccupa il

consigliere. «Va bene il verde, va bene il tram, ma ho il timore che un domani, per indennizzare Rfi del costo dell'interramento, si vorranno valorizzare le aree limitrofe di sua proprietà, generando grandi edificazioni. La preoccupazione è che le aree liberate dall'interramento, magari attraverso un partenariato pubblico privato, possano essere valorizzate dando ad esse destinazioni urbanistiche non di verde urbano, ma edificabili. Che tra l'altro era un'idea presente anche nel progetto originario di Busquets. Ma sarebbe tradire le aspettative costruite da queste linee guida».

Brugnara: «Mobilità al centro»

Completamente positivo il bilancio fatto invece dal consigliere del Partito Democratico, Michele Brugnara. «Credo SuperTrento sia stato positivo sia dal punto di vista del metodo che del risultato». Il percorso partecipato, secondo il consigliere, è stata la scelta giusta. «È stato importante mettere allo stesso tavolo un'ampia parte della popolazione, stakeholders e tecnici. È nato così un momento sia informativo sulle trasformazioni della città, sia partecipativo per la raccolta di idee e visioni sul suo futuro in un'ottica di sviluppo sostenibile». Idee e visioni che poi sono state



Lega Giuseppe Filippin



Partito democratico Michele Brugnara

tradotte su carta e rendering. «I contenuti delle linee guida sposano i principi del nostro progetto di sviluppo sostenibile della città sotto tutti i punti di vista: sociale, ambientale e economico». Brugnara punta l'attenzione sul boulevard della mobilità sostenibile, che a lui piace definire «attiva». «Li deve nascere una rete tramviaria perché con quella cambia tutto. Se costruisce un collegamento nord-sud ad alta frequenza, alta capacità e alta sostenibilità rivoluzioni il paradigma della mobilità in città». L'asse portante, secondo il consigliere, di una città che mette al centro la mobilità verde. «Poi è chiaro che vista la particolare orografia di Trento ad una forte rete tramviaria nel fondovalle

andrà affiancato un ancora più capillare di oggi servizio su gomma per i sobborghi, compresi quelli collinari». Se Trento sta facendo la sua parte, Brugnara chiede anche alla Provincia un cambio di passo. «Noi su Trento possiamo fare il tram, chilometri di ciclabili e aumentare le corse, ma la città da sola non può cambiare il paradigma di tutto il Trentino. La mobilità sul capoluogo è fatta anche di tanti pendolari - dice il consigliere - È fondamentale un nuovo piano provinciale della mobilità (l'ultimo è del 2004) che preveda come realizzare dei collegamenti cadenzati di massimo 30 minuti da Rovereto, Pergine e Mezzolombardo».

Sim.Ca

© RIPRODUZIONE RISERVATA