

La roadmap della Trento futura

- 1 **Passerella ciclopedonale sull'Adige**
ENTRO IL 2027 5,7 MILIONI
- 2 **Studentato Piedicastello**
ENTRO IL 2027 30,9 MILIONI
- 3 **Palazzetto**
? 30 MILIONI
- 4 **Stadio**
? 40 MILIONI
- 5 **Hub intercambio intermodale**
ENTRO IL 2026 22,7 MILIONI
- 6 **Funivia Trento-Monte Bondone**
ENTRO IL 2029 70 MILIONI
- 7 **Interramento della ferrovia**
ENTRO IL 2031 400 MILIONI
- 8 **Polo industria culturale ex Lettere**
ENTRO IL 2026 10,9 MILIONI
- 9 **Urban center ex mensa Santa Chiara**
ENTRO IL 2025 4,2 MILIONI
- 10 **Ascensore di Mesiano**
ENTRO IL 2026 5,1 MILIONI



Passerella Adige, funivia, studentato: ecco

I dieci progetti che cambieranno la città. Prevista una spesa di 620 milioni di euro, m

Rigenerazione

Ex Lettere, approvato il progetto di fattibilità del Polo culturale: entro l'anno l'appalto

di Tommaso Di Giannantonio

Dieci progetti che cambieranno la città, ciascuno a suo modo. Il centro intermodale all'ex Sit (l'hub di intercambio della mobilità) è solo uno dei tasselli della Trento futura. Dalla passerella ciclopedonale sul fiume Adige allo studentato all'ex Italcementi, dal nuovo palazzetto allo stadio in località San Vincenzo, fino alla maxi opera dell'interramento della ferrovia: in cantiere ci sono interventi per 620 milioni di euro. Alcuni progetti si trovano ancora nel mondo delle idee, altri invece sono in attesa di un finanziamento: allo stato attuale, mancano in totale 503 milioni di euro, di cui 400 per il tunnel sotterraneo della linea ferroviaria passeggeri.

Passerella ciclopedonale

Ma procediamo con ordine. Partiamo dai progetti su cui c'è la certezza delle risorse. Uno di questi è la passerella ciclopedonale sul fiume, destinata a collegare la Destra Adige con il centro città. Il ponte sarà realizzato all'altezza di via Giuseppe Verdi. Da



Dall'alto L'obiettivo del Comune è ricucire il rapporto tra la città e il fiume Adige

Piedicastello, in pochi minuti, a piedi o in bicicletta, sarà possibile raggiungere piazza Duomo. Il costo totale dell'opera ammonta a 5,7 milioni di euro, di cui 5,5 sono stati messi a disposizione della Provincia. «Entro fine anno acquisiremo il finanziamento con l'approvazione del Progetto di fattibilità tecnico-economica (Pfte) – spiega Giuliano Franzoi, dirigente del Servizio mobilità e rigenerazione urbana del Comune di Trento – Il biennio 2024-2025 servirà per la progettazione, mentre il biennio 2026-2027 per la

realizzazione. Ci sarà un concorso di idee, stiamo valutando la modalità».

Studentato Piedicastello

La stessa Destra Adige sarà al centro di un piano di rigenerazione urbana, il cosiddetto «Piano guida». Di qui la strategicità della passerella ciclopedonale. Il primo passo verso la riqualificazione dell'area ex Italcementi e delle aree limitrofe sarà la costruzione di uno studentato universitario da 200 posti letto, proprio sotto il Doss Trento. Nemmeno due mesi fa, dopo

mesi di incertezze, il ministero dell'Università e della Ricerca (Mur) ha emanato il decreto per il finanziamento dell'opera (il T del 27 febbraio). La spesa sarà così suddivisa: 10,2 milioni saranno messi da Roma, 13,2 dall'Università di Trento e 7,5 dalla Provincia. In totale la residenza costerà 30,9 milioni di euro. Si attende solo l'ultimo passaggio formale del ministero per sbloccare definitivamente le risorse, dopodiché si potrà pubblicare il bando di gara per l'assegnazione dell'appalto. L'obiettivo è quello di concludere i lavori entro il 2026, ma una stima più realistica (e comunque ambiziosa) indica il 2027.

Il centro intermodale

Si arriva così al centro intermodale della mobilità nella sponda opposta, al parcheggio ex Sit. L'opera, dal costo di 22,7 milioni di euro, è stata resa possibile dai fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr). La futura autostazione sarà aperta nel 2026 (il T di ieri). Sopra sarà realizzato un grande giardino pensile di oltre 5mila metri quadrati, invece al piano interrato un parcheggio di 160 posti auto. «Il centro intermodale sarà collegato ai binari della stazione dei treni attraverso un collegamento diretto coperto che sarà realizzato nel mezzanino, nel seminterrato», dice Franzoi.

Funivia Monte Bondone

Il centro intermodale ospiterà anche la stazione di partenza della funivia Trento-Monte Bondone (70 milioni). Il primo

tratto sarà orizzontale: si oltrepassano fiume e autostrada e si arriva all'ex Italcementi. Qui ci sarà la prima stazione intermedia, collegata al futuro parcheggio multipiano tramite scale e ascensore. Poi si sale verso il Bondone: prima fermata Sardagna, seconda Vaneze e terza Vason, nel cuore della skiarea del Monte Bondone. Per il lotto fino a Sardagna, Roma garantisce un finanziamento di 37,5 milioni di euro. Mancano 32,5 milioni di euro per il secondo lotto: in assenza di privati disponibili a



Dirigente Giuliano Franzoi

milioni di euro. Si punta a realizzarlo entro il 2026.

Il polo industria culturale

Uno degli ultimi due progetti con le risorse in pancia è quello del Polo dell'industria culturale all'ex Facoltà di Lettere: lunedì scorso la giunta comunale di Trento ha approvato il Pfte per l'acquisizione dei 5 milioni di euro stanziati dalla Provincia, su una spesa totale di 10,9 milioni. «Entro giugno – aggiunge Franzoi – approviamo il progetto esecutivo e poi per un paio d'anni ci saranno i lavori». Nelle vicinanze stanno andando avanti i lavori all'ex mensa Santa Chiara per la futura sede degli Ordini professionali, spazi per i giovani e per l'Urban center: costo 4,2 milioni di euro, realizzazione entro il 2025.

Interramento della ferrovia

Ma il progetto che più di tutti cambierà profondamente la città è l'interramento della ferrovia storica del Brennero nel tratto urbano che va dalle Albe all'ex scalo Filzi.

Dalla stazione al centro intermodale collegamento seminterrato

investire, la Provincia sta pensando di finanziare direttamente l'opera. «Entro il 2025 dobbiamo siglare il contratto, altrimenti perdiamo il finanziamento statale – riferisce il dirigente comunale – Il cronoprogramma prevede la messa in funzione nel 2029».

Ascensore di Mesiano

Rimanendo in tema di mobilità verticale, è stato da poco aggiudicato, dalla coppia Leitner-Misconel, l'appalto per la realizzazione dell'ascensore Trento-Mesiano, che partirà in viale Bolognini, all'altezza del liceo scientifico Galileo Galilei. L'importo dell'opera è di 5,1



co la roadmap ma ne mancano ancora 503



Render L'ingresso del futuro centro intermodale, la torre sarà realizzata in acciaio

«Puntiamo di avere il Pfte approvato alla chiusura dei lavori della circoscrizione»

Manca le risorse per interrimento, stadio, palazzetto e funivia

della linea merci, dopodiché ci vorranno tre anni di lavori», spiega Franzoi. L'obiettivo è realizzare la maxi opera da

circa 400 milioni di euro entro il 2031. C'è un protocollo che impegna Rete ferroviaria italiana nel progetto, ma i fondi non sono stati ancora stanziati.

Stadio e palazzetto

Non ci sono ancora i soldi, ma è un'idea condivisa da Provincia e Comune quella di realizzare un nuovo stadio da calcio a San Vincenzo e un nuovo palazzetto vicino all'ex Italcementi. Una prima stima dei costi prevede un investimento complessivo di 70 milioni di euro: 40 per lo stadio e 30 per il palazzetto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'intervista/1 Baldracchi (Italia Nostra): «Mi sembra un garage»

«Il nuovo Hub intermodale porterà solo nuovi problemi per la città»

Dopo l'approvazione del progetto esecutivo da parte della Giunta comunale del nuovo Hub di interscambio della mobilità presso l'area ex Sit, si sono scatenati pareri contrari e polemiche. Anche Manuela Baldracchi, architetta e presidente della associazione Italia Nostra, ha espresso la sua opinione in merito.

Baldracchi, cosa ne pensa Italia Nostra del progetto della nuova stazione delle autocorriere?

Italia Nostra è completamente contraria a questo progetto che non si colloca in maniera congrua nello spazio. Se con Super Trento si pensa alla città del futuro e con l'interramento della ferrovia si vuole dare una possibilità di ripensare a un corridoio verde si deve riflettere anche su una riqualificazione dei servizi.

Come si può fare?
Trento ha bisogno di un collegamento fra trasporto pubblico e servizi. Da questo progetto non spicca l'intermodalità se si pensa che il viaggiatore deve andare a piedi dalla stazione dei treni a quella dei bus. Mi sembra che la situazione sia stata ulteriormente complicata.

Pensa che le due stazioni non siano collegate adeguatamente?



Scettica Manuela Baldracchi, architetta e presidente dell'associazione Italia Nostra

No, assolutamente. Distanza 800 metri. Se l'obiettivo della amministrazione comunale è quello di sostituire l'automobile privata questo non mi sembra il giusto modo.

La nuova stazione delle autocorriere è stata definita un Hub dell'intermodalità.

Non mi sembra il nome giusto, più che un Hub mi sembra un garage. Serviva una progettazione generale dove l'autostazione delle corriere poteva essere in aderenza o sopra o sotto alla stazione dei treni, non mi sembra logico aver separato le due stazioni.

E dal punto di vista strutturale, cosa ne pensa del nuovo Hub?

Non va bene nemmeno quello. Se vogliamo parlare di consumo del suolo la situazione è un disastro. Senza parlare della famosa piazza verde, che altro non è che un solettone di cemento armato rivestito da qualche aiuola.

Sul piano superiore dell'edificio verrà costruito un giardino di 5 mila metri quadrati. Non le piace?

Abbiamo delle grandissime perplessità su chi andrà a occupare quello spazio. Non

c'è una dimensione abbastanza ampia per andare a utilizzare un giardinetto, in più scomodo da raggiungere.

Crede che il progetto si integri bene con il resto della città?

No, non sono stati rispettati i rapporti con la città, che si affaccia dall'altra parte rispetto all'utilizzo attuale di questa struttura. Il centro storico doveva richiedere dei collegamenti più forti.

Dopo l'approvazione del progetto esecutivo sono sorte delle polemiche anche sul tipo di materiale con cui verrà costruita la stazione.

Una architettura si valuta sulla coerenza delle forme e delle volumetrie che vincono sul contesto. Non so quale materiale sia meglio utilizzare, di sicuro qui non c'è architettura, non esiste proprio e quello che c'è stona con il centro città. L'intervento contrasta con l'architettura molto qualificata della città.

Quindi Italia Nostra boccia completamente il progetto?

Non lo apprezziamo particolarmente, potrebbe essere solo un buco nell'acqua e creare disagio ulteriore per una città che ha già abbastanza problemi urbanistici.

O.M.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'intervista/2 Piccolroaz (Architetti): «L'amministrazione ha agito in silenzio»

«Progetto funzionale ma è mancato il confronto con noi professionisti»

Il nuovo progetto dell'Hub di interscambio della mobilità in via Lungadige sembra non convincere, provengono voci contrarie anche da parte dell'ordine degli architetti di Trento. «La città rimane isolata. L'attraversamento dei binari verrà realizzato in un secondo momento. Non so cosa aspettarmi da questo progetto», spiega il presidente dell'ordine degli architetti Marco Piccolroaz.

Piccolroaz, da un punto di vista funzionale cosa ne pensa del nuovo Hub?

Da un punto di vista funzionale l'operazione sembra virtuosa. L'unica cosa che stona del progetto è che l'attraversamento dei binari non si attuerà insieme al progetto. Un Hub di interscambio della mobilità dove l'interscambio rimane monco. Guardando al collegamento con il centro storico bisognerà attendere la fine dei lavori per vedere nella sua completezza l'esito di questa operazione e come verrà delineata la possibilità di attraversamento della fascia ferroviaria.

Si tratta di un progetto con un valore architettonico?

Diciamo che è un progetto molto ambizioso che porta con sé un valore funzionale più che architettonico. Non conosco molto del progetto, quello che



Critico Marco Piccolroaz presidente, dell'Ordine degli architetti di Trento

è mancato in questi mesi è la ricerca di un confronto con l'ordine degli architetti.

Preferiva che venisse fatto un concorso per l'ideazione del progetto?

Sarebbe stato di sicuro interessante. La dinamica di questo progetto deve rispettare delle tempistiche strette, stabilite dallo stanziamento dei fondi del Pnrr.

Il progetto vuole dare un contributo alla città dal punto di vista ambientale ma anche sociale.

L'opera ha una rilevanza per la città e proprio per questo un

momento di confronto poteva dare un valore aggiunto. Noi come ordine ci eravamo già mostrati disponibili in altre occasioni. Per opere che si definiscono strategiche e importanti il confronto dovrebbe essere necessario.

Cosa ne pensa dell'aspetto architettonico?

Come le dicevo l'opera ha un carattere quasi esclusivamente strutturale, di passaggio. Contiene elementi che devono essere di un certo rilievo.

L'architettura è molto tecnica, ma non credo che sia quello il problema, il dibattito sta nel valutare nella sua complessità

l'edificio, sarebbe stato interessante vedere più proposte per poter avere un'idea diversa su come poteva essere affrontato il tema.

In questi giorni il dibattito è acceso, a molti cittadini non piace la nuova stazione delle autocorriere.

Tutte le novità portano a una interpretazione diversa e a opinioni contrastanti. Io non mi sento di censurare o criticare il progetto senza prima averlo conosciuto bene.

Anche il giardino pensile sta sollevando accese critiche.

La questione del giardino sul tetto si pone in modo contrastante. Trento ha già una dotazione di verde importante. Il giardino se non è un luogo che porta con sé elementi che hanno una loro logica, flussi di passaggio, presenze, elementi di presidio e di controllo rischia di essere un non luogo. Se non è stato immaginato rispetto a quelle che saranno le tipologie di persone che frequenteranno quel posto, rischia di diventare un luogo senza uno scopo. Quello che è certo è che un giardino da solo non fa la differenza. Il progetto purtroppo è andato via in sordina. Staremo a vedere quali saranno gli sviluppi futuri.

O.M.

© RIPRODUZIONE RISERVATA