



Numero di protocollo associato al documento come metadato (DPCM 3.12.2013, art. 20).
Data di registrazione inclusa nella segnatura di protocollo.

Oggetto: **Commissione consiliare per l'ambiente e la mobilità. Verbale dell'adunanza n. 3 del 16 settembre 2025**

Verbale riservato	No
Data di invio della convocazione	12.09.2025
N. protocollo della convocazione	328521/2025
Data di convocazione	16.09.2025
Ora di convocazione	18:30
Ora di inizio adunanza	18:33
Ora di fine adunanza	20:36
Luogo di svolgimento	Sala Tridentum Palazzo Thun

Componente	A ¹	G ²	P ³	dalle ore	alle ore
1. Renata Attolini			X	18:30	20:36
2. Alex Benetti		X			
3. Giulia Bortolotti			X	18:30	20:36
4. Stefano Bosetti			X	18:30	20:36
5. Kristofor Ceko			X	18:30	20:36
6. Daniele Demattè			X	18:30	20:36
7. Francesca Fiori			X	18:30	20:36
8. Claudio Geat			X	18:30	20:36
9. Spartak Malaj			X	18:30	20:36
10. Stefano Risatti			X	18:30	20:36
11. Giuseppe Urbani			X	18:30	20:36

- 1 Assente non giustificato/a.
- 2 Assente giustificato/a.
- 3 Presente (anche solo a parte della riunione).

CONSIGLIO COMUNALE

COMMISSIONE CONSILIARE PER L'AMBIENTE E LA MOBILITÀ

segreteria: Segreteria generale – Ufficio Consiglio comunale

via R. Belenzani, 19 | 38122 Trento
tel. 0461 88.4021 | fax 0461 88.4256

ufficio.consigliocomunale@comune.trento.it | consiglio.comunale@pec.comune.trento.it



Componente	A	G	P	dalle ore	alle ore
12. Alex Voyat			X	18:30	20:36

Altri/e partecipanti
/
Ordine del giorno
1. Comunicazioni; 2. "RIGENERAZIONE URBANA": OPERA 6583 - "HUB DI INTERSCAMBIO DELLA MOBILITÀ PRESSO L'AREA EX SIT" A TRENTO " - CUP D61B21002240001. Aggiornamento sullo stato di attuazione del progetto.

Alle ore 18:33 il Presidente della Commissione Urbanistica e lavori pubblici, Cons. Di Pippo, dichiara aperta l'adunanza, ringrazia gli Assessori Brugnara, Fernandez e Frizzera, oltre ai tecnici del Comune, per la loro presenza e spiega che la seduta è congiunta con la Commissione Ambiente e mobilità. Si procede con l'appello dei Consiglieri della Commissione Urbanistica.

A seguire prende la parola il Presidente della Commissione Ambiente e mobilità che ringrazia gli Assessori ed i tecnici del Comune e procede richiedendo l'appello dei Consiglieri della Commissione Ambiente.

1) Comunicazioni

Il Pres. Malaj, non essendoci, da parte sua, particolari comunicazioni, lascia la parola al Pres. Di Pippo per la trattazione del secondo punto posto all'ordine del giorno.

2) RIGENERAZIONE URBANA": OPERA 6583 - "HUB DI INTERSCAMBIO DELLA MOBILITÀ PRESSO L'AREA EX SIT" A TRENTO " - CUP D61B21002240001. Aggiornamento sullo stato di attuazione del progetto

Prende la parola il Pres. Di Pippo per spiegare che la consiliatura è iniziata con alcuni lavori importanti per la città che trasformeranno il concetto di mobilità intorno al centro storico, uno di questi è appunto l'Hub Intermodale in via di realizzazione presso l'area Ex Sit su cui si vuole porre l'attenzione questa sera, per questo è presente l'Ass. Frizzera, insieme agli Assessori di riferimento per l'ambiente Ass. Fernandez e la mobilità Ass. Brugnara in quanto sono tematiche direttamente collegate al lavoro dell'Hub; quindi lascia la parola direttamente all'Assessora Frizzera.

Alle 18:39 l'Ass. Frizzera prende la parola e ringrazia i Presidenti delle Commissioni per l'opportunità di dedicare una seduta al tema dell'Hub Intermodale e fare il punto della situazione sulle opere. Questa è, infatti, un'opera importante ed è una delle grandi opere, oltre all'Ex mensa S. Chiara insieme ad una serie di interventi, che si stanno realizzando nella città di Trento. Circa un mese e mezzo fa è stato fatto un sopralluogo con i tecnici, a cui ha partecipato tutta la Giunta, in cui si è potuto



constatare che i lavori stanno proseguendo nei tempi. Quindi, lascia la parola, per visionare l'opera ed entrare nel dettaglio, all'ing. Franzoi, che ringrazia, insieme all'ing. Gasbarrone, per il loro lavoro.

Alle 18:40 Prende la parola l'ing. Franzoi per introdurre la serata e ripercorrere la storia dell'Hub Intermodale ricordando alcune date significative. L'opera si colloca in pieno finanziamento PNRR: nel 2021 è uscito un bando per la rigenerazione urbana da parte del Ministero degli Interni che prevedeva la possibilità di accedere ai finanziamenti, fino ad un massimo di 20 Mln di euro, per i comuni capoluogo che presentassero opere di rigenerazione urbana ovvero per la riqualificazione di aree all'interno del capoluogo.

La motivazione dell'opera è però antecedente al bando, in quanto compresa già nel Metaprogetto ovvero tutti quei cambiamenti derivanti dall'interramento futuro della ferrovia storica. Da lì sono stati sviluppati una serie di ragionamenti sulla rigenerazione urbana, tra cui ripensare al tessuto della mobilità interna di questo Hub intermodale, la possibilità d'interrare l'attuale stazione ferroviaria e quindi di raggiungere con più facilità il lato opposto della ferrovia, spostare la stazione delle autocorriere e recentemente, anche la valutazione di collegare tramite la funivia destra e sinistra Adige: l'Hub con l'ex Italcementi.

L'insieme di questi diversi aspetti ha consentito, grazie al finanziamento PNRR, di iniziare in anticipo i lavori, già nel 2022, in primo luogo perché area di proprietà del Comune ed in secondo luogo per la collaborazione sia della Provincia Autonoma di Trento che di Trentino Trasporti S.r.l.(T.T.) che, nello stesso periodo, hanno firmato il Patto di Collaborazione che prevedeva lo spostamento della stazione con un finanziamento della PAT con 300'000 euro destinato alla parte di progettazione.

In tempi brevi, già a marzo 2022 è uscito il decreto che finanziava l'Hub, per un'opera pubblica sono date relativamente brevi viste le tempistiche importanti di progettazione, di appalto e poi di esecuzione, soprattutto per opere da 20 Mln come questa. L'indizione della gara è stata fatta a fine 2023 e l'appalto viene aggiudicato nel mese di dicembre 2023 mentre la fine dei lavori ed il collaudo sono previsti entro marzo 2026.

Inoltre, l'ing. Franzoi sottolinea che nell'area sorgeva un parcheggio di accesso alla città da 370 posti auto e vista l'indisponibilità dell'area per tutta la durata dei lavori, contemporaneamente è stato fatto un piano per ampliare il parcheggio Italcementi aumentati di 90 posti poi di ulteriori 70-80 posti per colmare la temporanea mancanza di questi. A lavori ultimati, nell'Hub sarà disponibile un nuovo parcheggio pubblico da 154 posti auto.

L'opera è costituita da tre elementi principali: 1. elemento legato alla mobilità: ripensamento della mobilità e collegamento con la funivia, ripensamento delle linee TPL; 2. elemento di natura ambientale: a breve con APPA verrà chiusa una bonifica importante di 3 Mln di euro; si ricorda, infatti, che l'area Ex Sit era sede del vecchio gasometro che aveva nel sottosuolo un importante strato di area inquinata che è stata bonificata, inoltre, era uno dei terreni attenzionati della città che ora è stato ripulito e



riportato alla normalità; 3. elemento della riqualificazione: perché sono stati diminuiti i parcheggi che verranno integrati e la copertura diventerà un giardino pensile di 5'000 m² di verde le cui alberature verranno piantumate all'inizio della bella stagione (come già fatto in p.za Centa) dal cui angolo sud-ovest sorgerà la stazione di partenza della nuova funivia. Il parco sarà accessibile, fruibile, utilizzabile e restituito alla città. Lascia, quindi, la parola al Direttore Lavori ing. Gasbarrone del Comune di Trento per l'illustrazione della presentazione.

Alle 18:49 prende la parola l'ing. Gasbarrone per aggiornare i presenti sullo stato di avanzamento lavori dello spostamento della stazione delle autocorriere. Riprendendo quanto appena detto, verrà creato un nuovo parco verde in copertura: un'area di circa 5'000 m² che sarà accessibile sia tramite pista ciclopedonale sia dalla scala a chiocciola in carpenteria metallica (che stano realizzando in questi giorni, è iniziato proprio ieri il montaggio) all'interno della quale è contenuto l'ascensore che collega il piano strada alla copertura stessa.

L'opera è organizzata su tre livelli: il primo a livello interrato (piano -1) verrà adibito a parcheggio pubblico di capienza 154 posti auto, 12 posti moto/motocicli con la predisposizione di 6 posti per la ricarica elettrica delle auto. A piano terra vi sarà la nuova stazione delle autocorriere completa del fabbricato viaggiatori. Dalla vecchia entrata del parcheggio Ex Sit, all'altezza di via Canestrini, sorgerà una rampa da cui si accederà direttamente al piano interrato. Dal piano interrato sono previste tre uscite: una lato sud con ascensore più scala, una centrale adiacente all'ingresso del fabbricato viaggiatori, una a nord dove si accederà attraverso il vecchio collegamento sul ponte S. Lorenzo.

Nella stazione delle autocorriere, oltre agli stalli bus, è previsto un parcheggio con 14 stalli per la sosta prolungata degli autobus. I bus potranno accedere sia da nord, dalla rotatoria S. Lorenzo, sia da sud ma con uscita solo da sud. In realtà, tutto il progetto, compresi i marciapiedi, è stato studiato con T.T. anche per rendere i due accessi, ingresso ed uscita, indipendenti sia a nord che a sud.

Il Ciclobox resterà posizionato a sud, anzi in quell'area verrà rafforzata la mobilità leggera con aumento dei posti bici.

Il fabbricato viaggiatori comprenderà: sala d'aspetto, area dedicata ai servizi primari (bagni per utenza e spazio family-nursery), biglietterie, sala del controllore, area attrezzata a deposito bagagli e locali tecnici (ripostiglio pulizie) oltre ad un'area riservata a T.T. con bagni, sala autisti e locale tecnico di servizio dedicato al personale di T.T., per un totale di 650 m². Il fabbricato viaggiatori avrà l'ingresso principale su Lungadige Monte Grappa con accesso da Nord dalla rotatoria S. Lorenzo. Alla Hall si accede anche dalla parte centrale dalla scala che dà diretto collegamento verso l'autostazione.

All'ultimo livello la copertura verde, 5'000 m² di spazio pubblico, accessibile sia tramite scala o ascensore sia da nord tramite la pista ciclopedonale che parte dall'ex autolavaggio ora demolito per la riqualificazione della zona. Sulla copertura, nella zona centrale, sarà presente una vasca di raccolta dell'acqua piovana in cui verranno



installati giochi d'acqua che saranno attivi nei periodi estivi per mitigare l'effetto di isola di calore urbano. La vasca avrà anche la funzione di vasca di laminazione per gli eventi meteorologici intensi essendo collegata ad un sistema di vasche posizionate sotto il piano interrato. Infine, saranno collocati due pergolati per ombreggiare. È già stata predisposta una piccola cabina elettrica nel caso si volessero organizzare eventi nell'area della gradinata rivolta al Bondone. L'angolo a sud-ovest, attualmente destinato a prato, sarà il sedime della nuova funivia. Nel progetto è già stata fatta una prima predisposizione dell'opera per la futura funivia in quanto la platea di fondazione è stata progettata strutturalmente svincolata dal resto della fondazione di tutta l'opera ed è già predisposta, come calcolo strutturale, per ospitare i piloni della futura funivia che sarà realizzata sulla copertura.

Successivamente, l'ingegnere Gasbarrone illustra le fasi principali del progetto, che oggi ha raggiunto circa l'80% di completamento. Tutto è iniziato con il decreto di finanziamento PNRR ad aprile 2022, seguito da un bando di gara che ha permesso, a novembre 2023, la consegna anticipata delle aree di cantiere ed il contemporaneo sviluppo della progettazione esecutiva. Questo ha consentito di avviare in anticipo sia la bonifica degli ordigni bellici sia quella ambientale, di cui già a base di gara si disponeva di un progetto esecutivo. In particolare, la bonifica ambientale è iniziata a febbraio 2024 ed ha riguardato l'intera area, concentrandosi sulle zone più contaminate. Per queste aree, i lavori sono stati eseguiti in ambiente confinato, sotto una tendostruttura. Durante la bonifica è stato fatto un monitoraggio continuo, in contraddittorio, sia dell'aria che dell'acqua di falda in concerto con APPA. A giorni si chiuderà il processo amministrativo di bonifica con la certificazione di avvenuta bonifica.

Inoltre, è stato fatto anche uno scavo archeologico con la supervisione Sovraintendenza che ha analizzato i rilievi topografici e la documentazione fotografica dei due gasometri fatta dal tecnico specializzato in cui è stata catalogata l'impronta insieme a tutto quello che era rimasto del vecchio gasometro.

Da luglio 2024 fino a giugno 2025 è partita la vera realizzazione della struttura con le opere in cemento armato: dal getto della platea di fondazione, i primi solai ed a seguire le strutture in elevazione. La struttura del fabbricato viaggiatori è stata realizzata con pareti prefabbricate rivestite con una particolare matrice come finitura che rende le facciate di grande pregio estetico; manca da completare la finitura con le pitture. Anche la struttura delle autocorriere è realizzata con pilastri e solaio in prefabbricato.

Per quanto riguarda il contesto intorno all'opera, l'ing. Gasbarrone sottolinea come l'area, pur essendo ampia, abbia avuto numerosi vincoli, anche di natura fisica: l'Adigetto che passa sotto Lungadige Monte Grappa, da un lato la ferrovia e dall'altro i fabbricati esistenti, quindi, organizzare in un tempo ristretto tutte le varie lavorazioni con questi vincoli non è stato semplice. Inoltre, in corso d'opera, sono state fatte indagini sul solaio del canale Adigetto, da cui è stato riscontrato un certo grado di ammaloramento nel tratto dove si localizzerà lo stallo per la sosta prolungata dei pullman, quindi, si è deciso di sostituire la copertura esistente dell'Adigetto con una



nuova struttura prefabbricata; ciò agevolerà chi in futuro curerà la bonifica del tratto di roggia (compreso nel secondo lotto di bonifica) che lavorerà in un tratto dal punto di vista strutturale sicuro. In merito, l'ing. precisa che sono stati semplicemente rimossi i tegoli vecchi e montati quelli nuovi senza entrare nelle sponde dell'alveo, quindi tutto il lavoro è stato eseguito dall'esterno di concerto e con la supervisione di APPA. L'ing. Franzoi precisa, inoltre, che questa è stata una variante ammessa a finanziamento PNRR ed è stata riconosciuta dal Ministero con circa 400'000 euro destinati sia al rifacimento della copertura sia alla realizzazione di un nuovo manufatto d'ispezione, un pozzetto di dimensioni maggiori che consenta l'accesso anche dei mezzi nel canale Adigetto, in accordo con il servizio Bacini Montani e con APOP. Inoltre, sotto Lungadige Monte Grappa è localizzato il vecchio collettore fognario, quindi in concerto con Novareti, è stata eseguita una video ispezione. Il collettore, che poi si ricongiunge a quello di Piedicastello, presentava degli avvallamenti in più punti, forse dovuti a riparazioni puntuali avvenute nel corso degli anni; quindi, si è deciso di sostituirlo per tutta la lunghezza dell'aera di cantiere (circa 200 m). Infine, approfittando sempre della chiusura stradale di questi tre mesi estivi (giugno-agosto), con Novareti è stato posato il nuovo acquedotto che avrebbe dovuto essere sostituito entro un paio d'anni. Analogo intervento è stato fatto anche per SET, infatti, nel cantiere è stata realizzata la nuova cabina di media tensione SET con le predisposizioni per poi sostituire la media tensione di SET.

La viabilità è stata modificata lasciando una sola corsia per senso di marcia, una corsia *kiss&ride* per lo scarico veloce, creando posti auto per disabili ed una zona taxi. In questo modo verrà riqualificata tutta la zona verso Lungadige non solo il marciapiede con un nuovo tratto d'illuminazione pubblica. Inoltre, sono state inserite le nuove predisposizioni impiantistiche per la semaforizzazione ad uso della stazione delle autocorriere.

L'ing. Franzoi precisa che di fronte all'ingresso/uscita a sud sono previste le due nuove fermate bus in direzione sud e nei pressi dell'ex autolavaggio quella in direzione nord del TPL, che dovrà ritarare i percorsi delle linee sul nuovo baricentro.

Per quanto riguarda i futuri collegamenti tra l'Hub e la città, verrà effettuata una riqualificazione del sottopasso di via Canestrini, il principale accesso dal punto di vista pedonale verso il centro, verrà creato un nuovo collegamento ciclopedonale, con una nuova scala con ascensore su piazza Leonardo Da Vinci, da lì all'attuale stazione ed alla stazione FS. In accordo con Sovraintendenza, il collegamento sarà direttamente con il binario Tronco Valsugana e verrà realizzata un'apertura prima della canonica con un'uscita diretta sul piazzale.

Alle 19:16 prende la parola l'Ass. Brugnara, per ringraziare tutti e per spiegare che l'opera, dal punto di vista della mobilità, è un punto cardine del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) approvato dal Consiglio Comunale nel 2023. L'Hub ha una triplice funzione: 1. di mobilità provinciale pubblica perché da qui partiranno tutte le corriere di trasporto pubblico extra urbano; 2. funzione di tipo urbano perché collegherà il centro città con la destra Adige con il grande parcheggio da 1500 posti, il doppio del parcheggio esistente ed ha per questo una forte valenza urbana; 3. funzione di



trasporto pubblico turistico di collegamento tra la città e la montagna, infatti, la funivia del Bondone ha assunto un valore, deciso dalla PAT, di trasporto pubblico, sull'intero tratto da Trento a Vason. L'Hub poi sarà messo in rete con il TPL ci sarà, infatti, una revisione di alcuni percorsi urbani la cui attivazione è prevista nel secondo semestre del 2026. Dopo il collaudo, Trentino Trasporti si trasferirà nella nuova sede. Verrà dato ampio spazio alla mobilità ciclistica con i ciclobox che verranno raddoppiati e creati ulteriori posti bici. È previsto un parcheggio da 154 posti su cui si sta facendo una riflessione se lasciarlo a disposizione come parcheggio pubblico o come parcheggio pertinenziale. Quindi, a parità di numeri, si ipotizza d'invertire l'utilizzo del Parcheggio Duomo, oggi pubblico, a pertinenziale e lasciare l'Ex Sit pubblico. Un elemento importante del progetto è il nuovo collegamento con la stazione ferroviaria per l'integrazione anche con il trasporto ferroviario. I bus internazionali e nazionali rimarranno in destra Adige oggi sostano a sud del parcheggio Italcementi, in posizione provvisoria, quest'estate è stata trasferita la pensilina e sono state aggiunte quattro panchine.

Alle 19:23 prende la parola l'Ass. Fernandez, ringrazia i presenti per la convocazione congiunta delle Commissioni perché è fondamentale un'attenzione trasversale rispetto ad opere che cambiano il volto della città. Anticipa che, per le sue competenze, si concentra sulla dimensione del verde. Infatti, in riferimento al Piano del Verde Urbano è fondamentale la collaborazione tra i vari Servizi già dalla fase di progettazione ed è ciò che si sta iniziando a fare ora. Questo, non solo per contrastare i cambiamenti climatici ma per rendere il verde non solo ornamentale ma anche utile per aumentare la qualità della vita e non può essere considerato solo in coda agli altri temi. Purtroppo, nel percorso della progettazione urbana delle città in Italia manca questo aspetto, a differenza del nord Europa, dove questo già avviene, ma si vorrebbe invertire questo processo e far capire che quando si progetta un'opera si deve tener conto del verde urbano. Quindi, il giardino pensile è un aspetto positivo del progetto anche se presenta una serie di criticità che verranno affrontate: dalla scelta delle specie arboree alla tenuta della manutenzione affinché sia fruibile e diventi un nuovo parco della città di Trento.

L'Ass. Fernandez, in risposta al Cons. Urbani, ricorda l'allineamento di valori per il verde nella conservazione di ciò che è esistente, ricorda che l'obiettivo è ridurre a zero il consumo di suolo per il verde pubblico dal punto di vista anche arboreo, ciò risulta difficile in questo momento proprio perché manca una visione progettuale complessiva delle opere.

Per quanto riguarda la questione dati dell'Hub Intermodale, anticipando una questione del PAESC, sul tema del trasporto privato ci verranno poste delle sfide perché il potenziamento del TPL non è solo studiato per abbattere le emissioni ma vanno trovate delle modalità intermodali che permettano di ridurre l'utilizzo dell'auto privata "un giorno ci accorgeremo come esseri umani che, dal punto di vista energetico, gli spostamenti con dei mezzi che pesano più di una tonnellata è energivoro e soprattutto causa alla città una serie di problemi, se non ci sono sol alternative (al Cons. Demattè) e se i cittadini non hanno desiderio di cambiare, è giusto procedere con quello che si



ha oggi, invece, l'idea è di cambiare radicalmente il modo di spostarsi in città per aumentare la qualità della vita dei cittadini e di tutti quelli che vivono il tessuto della città stessa e questo è il significato dell'Hub, dal punto di vista operativo, funzionerà perché quando le città cambiano bisogna abituarsi e cambiare con esse, il cambiamento è purtroppo una dimensione anche di abitudine”.

Alle 19:28 prende la parola l'Ass. Baggia, sotto il profilo della rigenerazione urbana, della riqualificazione, la creazione dell'Hub Intermodale è una realizzazione che in tempi brevi avrà la sua funzionalità e quindi consentirà di ripensare la mobilità cittadina per la riqualificazione e rigenerazione di quella parte di città che potrà esprimere naturalmente la sua massima potenzialità dopo l'interramento della ferrovia, ma prima consentirà l'utilizzo dell'ex area della stazione delle autocorriere per delle funzioni che siano più legate alla città e l'intervento consentirà finalmente di collegare la chiesa con Torre Vanga. È necessario immaginare l'opera non in una città fatta com'è oggi ma nel futuro perché stiamo progettando un'opera destinata a durare nel tempo e sarebbe un errore collocarla nella città così com'è oggi, perché se abbiamo costruito una visione dobbiamo andare in quella direzione. In seguito viene stato illustrato un primo collegamento con la stazione dei treni che verrà facilitato quando non ci sarà più il binario ed il cavalcavia.

Alle 19:32 viene lasciata la parola ai Consiglieri per le domande, cominciando dal Cons. Urbani che chiede alcune delucidazioni in quanto concorda come tutte queste riflessioni siano importanti; è un bene che le grandi opere portino delle soluzioni alternative e chiede il motivo della modifica alla torre centrale. In secondo luogo, chiede conferma se i parcheggi a ridosso della città, che sarebbero dovuti diventare parcheggi pertinenziali, forse diventeranno parcheggi pubblici. Terzo punto il Cons. Urbani sottolinea che quello progettato in copertura non è tanto un “bosco”, mancando di alberature ma un giardino pensile ovvero un impianto vegetale realizzato sulla struttura costruita e non a diretto contatto con il suolo naturale. Infine, chiede, se il giardino è stato creato per contrastare il cambiamento climatico, il motivo per cui sono stati abbattuti gli alberi monumentali, storici e ne verranno abbattuti altri per far passare la nuova funivia. Parrebbe una contraddizione in quanto, quello che viene eliminato, non sarà mai compensato dalle piantumazioni future. Inoltre, sottolinea come non sia comodo per i turisti o le famiglie, che arrivano in vacanza in città, arrivare dalla stazione ferroviaria fino al nuovo Hub con valigie o passeggini percorrendo il percorso ciclopedonale. Conclude sottolineando che all'interno dell'Hub mancano i servizi (bar, tabacchi ecc.).

Il presidente Di Pippo, proseguendo in ordine di prenotazione, lascia la parola al Cons. Voyat.

Alle 19:39 prende la parola il Cons. Voyat che innanzitutto ringrazia chi ha presentato il progetto ma sottolinea come manchino un bar che funzionerebbe da presidio e chiede se il sottopasso di via Canestrini verrà reso accessibile da punto di vista ciclabile. Ribadisce come il nuovo collegamento non sia funzionale per i turisti che devono fare quel tratto a piedi con le valigie. Infine, chiede il destino della sosta dei bus Flixbus.



Alle 19:43 prende la parola la Cons. Bortolotti che ringrazia e propone due considerazioni: in primo luogo dai rendering iniziali si nota una variazione: la torre in legno con pareti verdi ora è in acciaio, molto diverso dal punto di vista estetico. In secondo luogo, chiede quanta terra sarà portata sul tetto per il giardino pensile in quanto dal render si vedono solo piante in vaso, quindi chiede se non fosse meglio ricavare ulteriori posti auto sulla copertura. Inoltre, esprime le sue perplessità sul restringimento della doppia carreggiata su Lungadige Monte Grappa e chiede se tutte le corriere in ingresso ed in uscita (anche tramite impianto semaforico) non congestionino ulteriormente il traffico nella zona. Ricorda che per l'interramento attualmente non c'è né finanziamento né progetto. Infine, chiede a cosa sarà destinata l'attuale stazione delle autocorriere, visto che è stato allontanato un reale hub e dove transiteranno gli autobus urbani diretti a sud se non passeranno più davanti alla stazione dei treni.

A seguire, alle 19:47 prende la parola il Cons. Demattè per sottolineare che i nuovi posti auto creati all'ex Italcementi non sono definitivi perché è in programma un intervento di riqualificazione dell'area, quindi in futuro il saldo sarà negativo. Si ricollega al discorso del Cons. Urbani per ribadire che l'allontanamento dell'hub comporta maggiori difficoltà nel raggiungerlo per le persone disabili o con scarsa capacità motoria in quanto si passa dagli attuali 50 m ai 300 m. Inoltre, anticipa che potrebbe essere un problema mantenere verde il giardino pensile nei mesi più caldi di luglio ed agosto, visto che gli alberi sono stati abbattuti e che altri ne verranno abbattuti per la realizzazione della funivia. Infine, per quanto riguarda l'aspetto della sorveglianza, chiede che tipo di sistemi di sorveglianza verranno implementati al fine di renderlo fruibile ai cittadini ed evitare episodi di degrado. Per quanto riguarda la vasca di raccolta dell'acqua chiede quali sistemi di filtraggio e/o pompaggio verranno installati e se si è pensato un sistema per prevenire il problema delle zanzare visto che l'acqua non verrà trattata in quanto riutilizzata per irrigare il giardino pensile. Infine, chiede se si siano verificati imprevisti nel processo di bonifica e per quanto riguarda il problema del traffico, resta scettico alla riduzione delle due corsie ad una su Lungadige Monte Grappa ed auspica una revisione della mobilità in quel tratto per evitare una congestione del traffico alla mattina alle 8:00.

Alle 19:52 prende la parola il Cons. Geat che ribadisce la sua contrarietà allo spostamento dell'hub dalla sua sede storica, in quanto lui stesso aveva contribuito al progetto di portare la stazione di fianco a quella ferroviaria quando lavorava alla Trento-Malè. Afferma che con lo spostamento della stazione delle corriere, allontanata di 500 m, sia come decretare la fine dell'hub intermodale. Rivolto all'Ass. Baggia, riferisce che è difficile immaginare la città del futuro in quanto la galleria della circonvallazione non sarà pronta prima del 2032, tanto meno l'interramento della stazione ed i lavori della funivia devono ancora iniziare. Premesso che, alla progettazione dell'hub dei trasporti, andavano contemporaneamente delineate le nuove linee del TPL, pone le seguenti domande: 1. chiede se non siano pochi i tre stalli futuri rispetto alla situazione attuale dove una lunga fila di autobus può fermare davanti alla stazione, o quali linee transiteranno e con quale turnistica fermino; 2. quale sarà il futuro della vecchia stazione delle corriere; 3. chiede chiarimenti sulla presenza o



meno del bar all'interno dell'Hub, all'inizio era previsto poi è stato eliminato; 4. espone il problema che i 2-3 posti destinati a *kiss&ride* siano pochi; 5. chiede se è stato valutato il fatto che il raggio di curvatura per le corriere è più stretto di quello attuale; 6. chiede se per il giardino pensile è prevista una chiusura in orario notturno. Ribadisce il fatto che le persone dovranno percorrere 500 m in più a piedi anche solo per arrivare alla fermata della nuova stazione. In ultimo afferma che la rotatoria di ponte S. Lorenzo subirà un aumento considerevole del traffico.

Alle 19:57 prende la parola il Cons. Moranduzzo che espone le seguenti considerazioni: 1. per quanto riguarda il problema della viabilità concorda con quanto è già stato esposto dal Cons. Demattè e dalla Cons. Bortolotti e ribadisce solo che resta un tema da affrontare con i Servizi comunali prima di congestionare il traffico della città; 2. loda la collaborazione tra Comune, PAT e TT oltre allo stanziamento dei fondi PNRR così come la realizzazione della nuova stazione più moderna ed all'avanguardia; 3. è favorevole ad incentivare l'uso della bicicletta ma senza imposizioni perché esistono difficoltà oggettive per i cittadini che vivono a Gardolo o a Meano in collina e che per questo scelgono di usare l'auto; 4. per quanto riguarda il parcheggio da 154 posti ritiene sia meglio creare un parcheggio pubblico e destinare alcuni di questi stalli ai lavoratori dell'hub; 5. premette che i quattordici stalli per autobus sono adeguati, non lo sono i posti per carico/scarico o per disabili e chiede quanti ne siano previsti in tutto; 6. chiede se le attività economiche (bar e tabacchi) siano previste all'interno della stazione e se le attività attualmente presenti nella vecchia stazione troveranno uno spazio anche nella nuova; 7. Infine, per il giardino, chiede se sono previste telecamere di videosorveglianza o se è prevista la chiusura nelle ore serali.

Alle 20:02 prende la parola il Cons. Demarchi il quale anticipa che tra le tante cose da analizzare si sofferma su quelle ancora non trattate: 1. chiede se è possibile avere la cartellonistica in tre lingue (italiano, inglese e tedesco); 2. chiede che i posti riservati ai disabili vengano aumentati a quattro; 3. chiede se per l'uscita delle corriere dall'hub sia previsto un semaforo sulla sede stradale che blocchi il traffico.

Alle 20:05 prende la parola la Cons. Fiori che ringrazia gli Assessori ed i tecnici per la presentazione, in quanto questo è un progetto che rende la città più sostenibile, che punta sulla mobilità dolce e che vuol ridurre il numero di auto che arrivano in città. Sottolinea l'importanza del tema delle persone con disabilità o con mobilità ridotta per cui vanno pensati degli accorgimenti anche per tutte quelle persone che non possano muoversi in bicicletta o compiere grandi distanze a piedi.

Alle 20:06 prende la parola l'Ass. Fernandez per rispondere a questioni che sono trasversali a più assessorati ma hanno bisogno di attenzione. La prima precisazione per il tema alberi, rivolto al Cons. Urbani, gli alberi sacrificati nel parcheggio non sono monumentali, la questione degli alberi monumentali che potrebbero essere abbattuti per la funivia verrà affrontata attentamente, anche in Commissione Ambiente; non nasconde che su cinque non si riuscirà a salvarli tutti ma c'è l'intenzione di proteggere il patrimonio arboreo della zona. Alla Cons. Bortolotti, per il tema della parete verde è stata fatta una valutazione di tipo negativo dalla stessa Commissione per la Pianificazione territoriale ed il paesaggio, quindi unendo questa valutazione alle



specifiche tecniche fornite dall'Ufficio Parchi e Giardini sulle difficoltà di mantenere una parete verde decorosa si è deciso di scartare l'idea. Infine, l'area sarà videosorvegliata, ma sono previste delle aree per la socialità in cui potranno essere organizzati degli eventi per la comunità, una piccola arena con dei gradoni e la sicurezza può essere superata attraverso il vivere questi luoghi. Per la manutenzione del parco si stanno facendo delle accurate valutazioni sulle specie perché la gestione del verde diventa sempre più importante e più difficoltosa: ci sono alcune specie arboree che a Trento non riescono più a sopravvivere per il cambiamento delle temperature e per la variazione degli effetti meteo e per questo sta cambiando il patrimonio vegetativo comunale.

Alle 20:12 prende la parola l'Ass. Frizzera che risponde alle sollecitazioni sulle attività economiche: il giornalaio che ha già la concessione in essere, sarà collocato all'interno della nuova stazione vicino alla sala d'aspetto all'ingresso nord. Inizialmente era previsto un bar, però nell'accordo con T.T. la società ha dichiarato che non intende aprire una nuova attività a bar in favore invece del bar della funivia già ben avviato che diventerà il bar di riferimento della stazione. Poiché la stazione è fruita in primis da T.T. è corretto ascoltare anche le loro richieste. Per la questione della larghezza della carreggiata, questa non verrà rivista in quanto le dimensioni rimangono quelle attuali. Riprendendo la questione sorveglianza la stazione sarà videosorvegliata, inoltre, precisa che vi è la predisposizione per tre cancelli di entrata ed uscita e se l'esigenza lo richieda la sera verranno chiusi i cancelli con temporizzatori. Al Cons Moranduzzo, per i parcheggi riservati ai dipendenti non è stato detto prima che questi sono già previsti vicino agli stalli degli autobus e dotati di ricarica elettrica. Per il Cons. Demarchi, la cartellonistica sarà con schermi a led e gestita da T.T., verrà chiesta la pubblicazione dei contenuti in tre diverse lingue. Per i semafori è già prevista la predisposizione per i semafori in uscita ed in entrata e si valuterà la loro accensione in base all'esigenza.

Alle 20:16 prende la parola l'Ass. Baggia per fare alcune precisazioni: per la variazione della parete verde dal progetto originario la questione è stata vista e discussa in Commissione ed in Consiglio Comunale, il risultato è quello che è stato ritenuto più adatto al contesto. Per il bar, dal punto di vista economico, sarebbe fallimentare aprirne un secondo vicino al bar della funivia, anch'esso in un edificio di Trentino Trasporti, molto ben avviato. Per il destino della stazione delle autocorriere si sta discutendo del futuro utilizzo con la PAT; la proposta è di utilizzare almeno in maniera temporanea l'area, molto grande, delle pensiline che, con una sistemazione veloce, consentirebbero di svolgere alcune attività al coperto, finché la PAT non decide a cosa destinare l'immobile.

Alle 20:18 prende la parola l'Ass. Brugnara per rispondere ad alcuni punti: 1. per l'edicola e tabacchi, insieme all'Ass. Pedrotti, ha incontrato il titolare dell'attività e dialogato con la PAT per individuare una soluzione, ma ricorda che la competenza è della Provincia. 2. Per gli autobus urbani nei prossimi mesi sarà completato con T.T. lo studio per definire il percorso degli autobus che passeranno dalla stazione. 3. Per i posti auto in destra Adige oggi sono 700 la previsione da PRG è di 1500 saranno



quindi raddoppiati nei prossimi anni. 4. Per quanto riguarda il percorso dalla stazione al centro intermodale è sbarrierato pensato sia per le persone anziane o a mobilità ridotta in carrozzelle sia per i passeggini che per il passaggio con valigie. 5. Per i parcheggi da riservare ai disabili il numero è quello previsto dalla norma. 7. Per l'info-mobilità stanno lavorando con T.T., non ci saranno problemi a configurarle in multilingua, come suggerito dal Cons. Demarchi. In conclusione, ringrazia tutti per le osservazioni ricevute in quanto è stata una Commissione costruttiva.

Alle 20:21 prende la parola l'ing. Franzoi per rispondere alle questioni tecniche non ancora chiarite. 1. Per il riutilizzo delle acque nel parco è necessario ripulire e trattare l'acqua, fasi che si svolgono nelle vasche sotterranee. La *rain garden* o vasca che dovrebbe ricevere l'acqua di prima pioggia serve esclusivamente durante gli acquazzoni intensi, quando le caditoie non consentirebbero di smaltire immediatamente l'acqua piovana, in questi casi si alza temporaneamente per mezz'ora il livello nella vasca per poi defluire gradualmente ricaricando le vasche interrate; inoltre, l'acqua non sarà mai ferma e questo impedisce il proliferare di zanzare, nella vasca ci saranno solo getti e giochi d'acqua come quelli realizzati in Largo Pigarelli. 2. La stazione sarà di competenza e probabilmente anche di proprietà di T.T. così come la sua gestione, su loro richiesta, per bilanciare gli spazi interni e valutata la gestione del bar già esistente di fronte, non ne verrà aperto un altro all'interno, verranno invece aumentati gli attraversamenti pedonali con un'unificazione totale dello spazio antistante l'ingresso creando anche una piccola piazza introno al bar esistente, separando la ciclabile dalla zona pedonale. Durante i lavori di quest'estate il bar della funivia è stato già predisposto per l'info-mobilità che darà le informazioni su arrivi e partenze. 3. I semafori sono predisposti sia per l'ingresso da nord delle corriere sia per l'attraversamento pedonale, mentre i semafori su Lungadige Monte Grappa verranno attivati solo quando T.T. andrà a definire esattamente gli ingressi da sud e da nord. 4. Già adesso Lungadige Monte Grappa è ad una sola corsia per senso di marcia e non si rilevano grandi problemi; i pullman che escono dalla rotatoria sono 240 al giorno, un numero importante ma compatibile con gli attuali 1500 passaggi ora per direzione di veicoli. È stata creata una corsia *kiss&ride* in direzione nord per carico e scarico. 5. Per il TPL l'Hub diventerà un nuovo punto di raccolta che non sostituirà quello della stazione di treni quindi le linee vengono re-impostate da T.T. con il doppio passaggio. 6. La bonifica da idrocarburi, simili, come tipologia, a quelli della Carbochimica è dovuta all'utilizzo precedente dell'area, infatti questi sono legati alla lavorazione del gas, i residui di queste lavorazioni venivano depositati in cisterne e sono poi andati a disperdersi a causa della vetustà dei contenitori. Non ci sono stati grandi inconvenienti, in primo luogo perché è stata fatta una campagna di caratterizzazione molto estesa, era stato fatto un paio di anni prima un primo intervento spot, dove si era sperimentata la lavorazione in atmosfera controllata. L'unico evento degno di nota è la variante eseguita sotto la supervisione di APPA, perché alcuni materiali hanno cambiato tipologia di CER e quindi il costo in discarica. Per concludere, le tre principali strutture: il parcheggio, la stazione delle corriere ed il parco, sono indipendenti in termini di controllo di accessibilità e di uscita le une dalle altre. La stazione delle corriere, come l'attuale e come richiesto da T.T., è dotata di tre cancelli in modo da poterla chiudere,



se necessario, inoltre, le uscite e gli ingressi al parcheggio sotterraneo sono all'esterno di questo perimetro di chiusura. Il parco è collegato tramite le scale o l'ascensore, che possono essere gestiti con apposita chiusura/apertura, o tramite la rampa di larghezza 4 m per consentire l'accesso anche ai veicoli dei manutentori.

Alle 20:23 l'Ass. Fernandez e l'Ass. Frizzera lasciano la seduta.

Alle 20:30 riprende la parola il Cons. Demattè per chiedere chiarimenti sul futuro dell'attuale bar alla dismissione della funivia. L'ing. Franzoi risponde che la vecchia struttura della funivia, di proprietà di T.T., è storica non verrà rimossa ma anzi sarà valorizzata.

Alle 20:33 riprende la parola l'Ass. Baggia per aggiungere che gli spazi storici della vecchia funivia potrebbero essere adibiti a spazio espositivo, l'edificio risale alla seconda metà degli anni '50 e potrebbero essere utilizzati per allestire un museo sulla storia della funivia, intervento che riqualificherebbe ulteriormente l'area.

Il Presidente ringrazia gli Assessori e gli ingegneri intervenuti per essere stati molto esaurienti nella spiegazione e ricorda come i temi di ambiente e mobilità sino strettamente intrecciati tra loro.

Il Presidente dichiara conclusa l'adunanza alle ore 20:36.

La segretaria verbalizzante
Francesca Brun

Il Presidente della Commissione consiliare
Spartak Malaj

Questo documento, se trasmesso in forma cartacea, costituisce copia dell'originale informatico firmato digitalmente predisposto e conservato presso questa Amministrazione in conformità alle regole tecniche (art. 3 bis e 71 D.Lgs. 82/05). La firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del responsabile (art. 3 D. Lgs. 39/1993).

Allegati: //