

**PIEDICASTELLO**

Con le nuove funzioni (centro espositivo polifunzionale, funivia, centro ricerca, residenze e studentato), nei giorni feriali ci sarebbe un incremento del 4% dei veicoli

L'analisi della Provincia valuta però gli effetti positivi del parcheggio di attestamento, del ponte ciclopedonale in asse su via Verdi e l'ipotesi del bypass sulla tangenziale

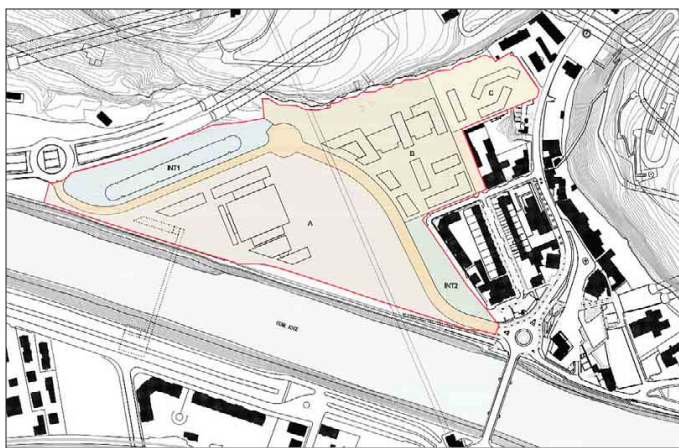
# Destra Adige, la viabilità del futuro

## Nuovo quartiere: lo studio del piano guida "misura" l'impatto dei nuovi collegamenti

Tutto si tiene nel piano guida della Destra Adige che domani registrerà l'ultimo passaggio, con il voto, in commissione urbanistica. Il presidente di Patrimonio del Trentino, architetto **Mario Agostini**, ha già spiegato a *"L'Adige"* (29 gennaio, ndr), che ogni "ingrediente" del piano è fondamentale: parcheggio di attestamento, centro espositivo polifunzionale, stazione di partenza della funivia per il Monte Bondone, centro della ricerca, zona residenziale con negozi di vicinato, studentato universitario da 200 posti letto a ridosso di Piedicastello... «Se ne perdi uno, il castello cade. Questione di economie di scala: ogni elemento spinge l'altro. Anche la passerella sull'Adige è fondamentale».

Ecco, proprio la passerella in asse con via Verdi, diventa fondamentale anche per quanto riguarda l'impatto della nuova viabilità e del traffico di accesso ai 9,4 ettari del compendio dal riqualificare che comprende, oltre all'ex Italcementi, che appartiene a Patrimonio del Trentino (l'immobiliare della Provincia, ndr), anche il lotto del centro di accoglienza "Bonomelli", di proprietà del Comune di Trento, e la Motorizzazione civile (lotto della Provincia). E la viabilità è stato uno dei nodi più dibattuti con la comunità di Piedicastello, piegata per decenni dai carichi di traffico. L'indicazione progettuale di una "strada ad ansa", concepita dall'architetto **Giovanni Marzari** e dall'ingegner **Mattia Baffetti**, è l'intuizione forse più importante che struttura il piano guida, che ha funzioni programmatiche (per ogni ambito, poi, serviranno singoli piani attuativi): non solo libera spazi per un affaccio reale sul fiume Adige del futuro parco, servirà anche a contenere il numero degli accessi.

Allegato al piano guida, c'è il documento redatto dall'ingegner **Massimo Negrioli** del Servizio opere stradali e ferroviarie della Provincia, che ha stimato gli effetti indotti dalla programmazione urbanistica in Destra Adige. Nelle giornate feriali, è la conclusione dello studio, l'incremento previsto per il numero dei veicoli risulta nell'ordine del 4% rispetto alla situazione attuale. Invece, nei di festa con eventi, l'incremento, seppur percentualmente più significativo, comporta un flusso giornaliero sul nodo di circa il 10% inferiore rispetto a quello della giornata feriali». La con-



Sopra, la struttura del nuovo quartiere con la strada di penetrazione ad ansa. A destra, l'edificio del Centro sociale Bruno. A fianco due vedute dell'area con la spianata dell'ex Italcementi



clusione dell'analisi: con il nuovo quartiere multifunzione, «l'incremento dei flussi attesi non appare tale da modificare sostanzialmente gli attuali livelli di funzionalità della rotatoria di Piedicastello che, peraltro, presenta già oggi delle criticità legate non tanto alla geometria dell'intersezione, quanto all'insufficiente capacità della città di assorbire i flussi in transito sul Ponte San Lorenzo». Proprio per questo, l'ingegner Negrioli evidenzia che il nuovo parcheggio multipiano di attestamento a sud (area della Motorizzazione civile, ndr) «potrà rappresentare un elemento utile alla laminazione delle punte di traffico in occasione degli eventi di

maggior attrattività». «Da valutare» aggiunge il tecnico della Provincia «rimane il ruolo che la nuova viabilità interna all'ambito dovrà svolgere in relazione al collegamento con la tangenziale, funzione oggi svolta dal tratto di strada provinciale che corre lungo l'Adige tra lo svincolo e la rotatoria di Piedicastello. Tale viabilità è oggi interessata da un volume di circa 7.500 veicoli bidirezionali (parte dei quali legati all'attività della Motorizzazione civile) che, mantenendo l'attuale connessione con la tangenziale, andrebbe necessariamente a gravare sulla nuova viabilità». Restano da valutare, in una fase successiva, gli effetti di un'eventuale

limitazione nell'utilizzo dello svincolo di accesso, da sud, e le ripercussioni di tale scelta sullo svincolo più a nord, sulla rotatoria di via Berlino. Anche se non stimato con dati puntuali, il tecnico della Provincia segnala l'ulteriore elemento positivo in grado di incidere sul sistema traffico: il collegamento ciclopedonale tra la città e la zona ex Italcementi, con potenziali effetti benefici in termini di spostamenti sostenibili». La rilevanza strategica del ponte ciclopedonale in asse su via Verdi e via Sansaverino è ribadita dai progettisti del piano guida nell'agenda programmatica allegata: «Tracciando un cerchio avente per centro il

Duomo di Trento, è sufficiente impiegare un raggio di 900 metri per inglobare l'intera area di Piedicastello fino alle pendici del Monte Bondone». Il nuovo ponte, in via preliminare già progettato dagli uffici della Provincia, «funge da nuovo "accessorio" privilegiato al centro storico cittadino; in direzione est-ovest esso rappresenta un elemento di cucitura tra la sponda sinistra del fiume e le nuove funzioni di rilevanza urbana o territoriale che si insiederanno a Piedicastello». Il piano guida ha invece preso atto della "boccia-cultura" da parte del Servizio Bacini montani, di un secondo ponte, previsto in una prima fase, in asse con via Canestrini e

il parcheggio ex Sit. Quanto agli aspetti della viabilità del futuro, il piano guida della Destra Adige giudica «estremamente convincente», facendola propria, l'ipotesi della Provincia di «un collegamento bypass dalla rotatoria 5 (Motorizzazione civile, ndr) della tangenziale verso il Trentino Occidentale. Tale innesco escluderebbe infatti dall'attraversamento di Piedicastello i veicoli diretti a nord o a sud (in quanto risulta molto più convincente l'utilizzo diretto della tangenziale) e permettendo di intercettare una quota significativa di flussi verso il centro presso il parcheggio di attestamento».

**Do.S.**