

IL CASO DELLA SETTIMANA » TRENTO NORD

«Su via Brennero 90 mila auto al giorno»

La proposta dell'assessore Biasioli: «Carreggiata da restringere a due corsie e percorso preferenziale per gli autobus»

di Gianpaolo Tessari

TRENTO

Un'analisi onesta e con una premessa che riecheggia taluni annunci economici: «astenersi sognatori». Torna d'attualità una via Brennero ristretta a solo due corsie e con una terza preferenziale riservata ai bus ed i taxi, un prolungamento verso nord insomma dell'attuale ultimo tratto.

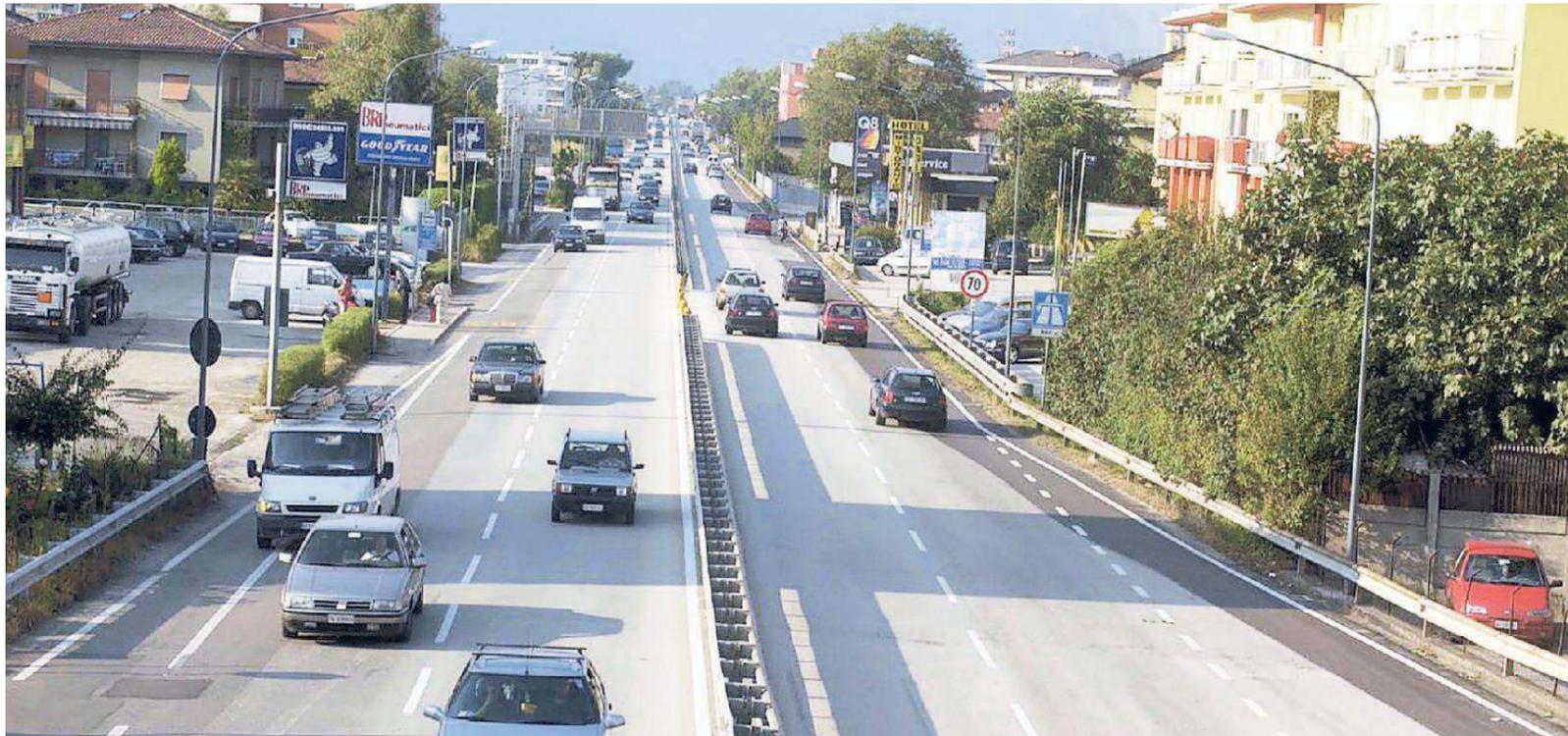
Ma con a monte la necessità di farvi transire meno auto delle attuali **90 mila** (e passa) che ogni giorno la percorrono per entrare in città. Settanta-mila scendono dalla Valsugana, le altre da nord. Nel ragionamento vi è anche una scaletta, in un **range da 3 a 20 anni**, degli interventi che dovranno vedere la riqualificazione delle grandi aree abbandonate.

Il vice sindaco e assessore all'urbanistica Paolo Biasioli mette, letteralmente, le carte in tavola sul futuro di un'ampia porzione di città che l'amministrazione comunale non vuole assolutamente abbandonare e farla diventare suburbana. All'indomani di una serie di provocazioni e spunti da parte di architetti ed urbanisti e delle richieste che arrivano da circoscrizioni e comitati. Con sullo sfondo il nuovo Prg a cui si lavora a Palazzo Thun.

«Della riqualificazione prevista da Busquets molto non si è potuto mettere in atto per via della crisi economica: gli isolati disegnati dall'architetto erano troppo vasti per poterli realizzare. Ma il suo ragionamento complessivo è valido: Busquets prevedeva una compresenza non solo di commerciale ma anche di residenziale. L'idea nostra è quella di non creare **zone solo commerciali** vive dalle 8 di mattina alle 20 e poi, chiuse le serrande, del tutto abbandonate. Ma, onestamente, anche la domanda di abitativo ora è tutt'altro che elevata. Il progetto prevedeva di riportare in queste zone lo spirito del centro storico ma il ragionamento era e rimane quello di un collegamento est-ovest tra le aree del Magne e e quelle dei Solteri cui attualmente via Brennero fa da barriera» osserva.

«La nostra idea è quella di restringerla, almeno dalla Tangenziale in giù, per farla diventare una strada interna alla città: un progetto più volte affrontato in Consiglio comunale in questi anni: si potrebbe **partire dall'ex Frizzera**, con solo due corsie per le vetture ed una preferenziale riservata ai bus. Mi dicono che il solo tratto attuale consente un risparmio di tre minuti sulla tratta ai mezzi pubblici. Il ragionamento che sta alla base è quello di togliere traffico: da via Alto Adige, ovvero dalla Bermax in su, dirottare il traffico in direzione Spini. Per farlo occorre mettere mano al raccordo a nord, semplificando la viabilità con un anello che la Provincia ci aveva anche fatto vedere, e soprattutto ricavando un parcheggio di attestamento in quella zona che tenga **fuori dalla città almeno 5/600 auto**».

Le grandi aree: «Vi è a monte di quasi tutti gli interventi la necessità di una bonifica lun-



Le quattro colonne di strada statale del Brennero portano in città qualche cosa come 90 mila auto ogni giorno: l'idea è di ridurre l'accesso con parcheggi di attestamento a nord di Trento



Il maso abbandonato di fronte alla Mediaworld: via Brennero con troppi ruderi

ga e costosa e la compresenza di diversi proprietari non sempre interessati o nelle possibilità di intervenire. Nel giro di tre anni abbiamo un piano per riqualificare l'area attorno alla chiesa di San Martino, il pro-

getto prevede dell'allargamento fronte via Brennero. Tempi più lunghi per sistemare l'area della **ex stazione della Trento-Malè**. La filosofia guida è comunque quella di riutilizzare i terreni senza andare ad in-

taccarne di nuovi.

L'**ex Opel**: il piano prevedeva l'arrivo di cinque palazzine ma non ci sono più le Immobiliari che hanno disponibilità per investire su grandi superfici. L'area **Musso**: tra non mol-

to arriverà un negozio di articoli sportivi di medie dimensioni. Per quanto riguarda l'**ex Scalo Filzi** tutto è fermo in attesa di sapere come si muoverà la linea ferroviaria dell'Alta Capacità».



Il vicesindaco Paolo Biasioli nel suo ufficio a Trento nord

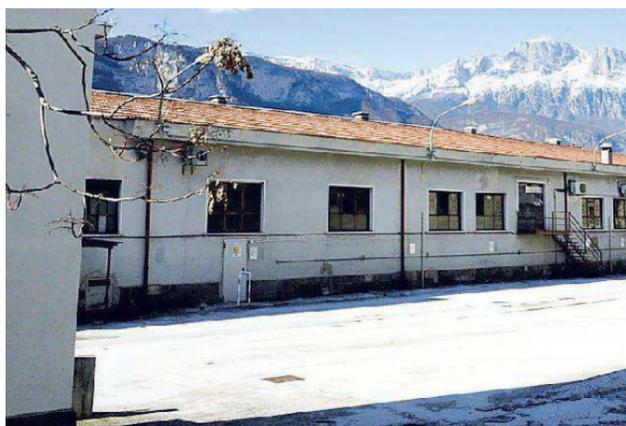
LA SCHEDA

Dal piano Vittorini al viale di Busquets

TRENTO - «Su via Brennero si parte da un documento certo: la variante al Piano del 1989, fatta da Vittorini e si su questa (e siamo al 2001) era intervenuto Busquets con una serie di impostazioni, si come la divisione in quartieri. Ma l'idea del viale era stata pensata dall'ex Atesina in su, verso nord. Nella parte sud non si era parlato di porticato, perché verso la città la carreggiata si restringe notevolmente. Via Brennero dovrebbe finire alla rotonda della Bermax. Ma il suo ragionamento complessivo è valido: Busquets prevedeva una compresenza non solo di commerciale ma anche di residenziale. L'idea nostra è quella di non creare **zone solo commerciali** vive dalle 8 di mattina alle 20 e poi, chiuse le serrande, del tutto abbandonate» nota ancora il vicesindaco Biasioli.

Soltanto progetti provvisori per l'ex Atesina

«Ora non ci sono risorse per risposte diverse e sull'area grava il problema delle norme antisismiche»



La struttura che ospitava l'ex deposito dell'Atesina risale al 1956

TRENTO

L'ex deposito dell'Atesina ai Solteri è di proprietà interamente pubblica, poiché è di Trentino Trasporti, ovvero Provincia: «E' vero che su quest'area si stanno facendo tanti ragionamenti. A mio parere non andrà adibita interamente a verde pubblico ma andrà pensato a lotti, mettendone una porzione a disposizione della parrocchia per alcuni servizi, anche perché a parte il campo di calcio il quartiere non è che disponga di molti spazi» spiega l'assessore all'urbanistica Paolo Biasioli.

Ma, anche qui, piuttosto che fantasticare su strutture monstre per cui ora non c'è assolutamente copertura finanziaria, serve concentrarsi sul provvisorio: «Sì è l'unica soluzione. Per provvisorio intendiamo un lasso di tempo di 15, 20 anni. Si potrà semmai demandare un intervento definitivo più avanti. L'idea di utilizzare i capannoni per attività sportive o per fare dei mercati coperti possono essere tenute in considerazione. Ma c'è una ma: l'antisismica. La costruzione del deposito risale al 1956 e ci sono stati problemi di infiltrazione d'acqua. Questo dun-

que va tenuto bene in conto. Su quest'area si era ipotizzato nel passato anche un utilizzo per fare case Itea ma per l'edilizia abitativa abbiamo già investito molto e bene in altre zone. L'ultimo progetto prevedeva l'arrivo di negozi con la voglia di recuperare isolati e con l'idea di mettere vetrine a piano terra, come in centro storico. L'ideale per noi era prevedere i famosi negozi di vicinanza, le botteghe di quartiere, però in questo momento il commercio è libero. Noi vorremmo utilizzare la zona che si affaccia sulla strada per ripristinare la scuola per falegnami».