

URBANISTICA

Spostarla lì permetterebbe di collocarla accanto al futuro parcheggio da 1.500 posti. Con la passerella sul fiume in linea con via Verdi il centro storico resta vicino

Il disegno sui 9,4 ettari verrà depositato a fine mese in Comune dove il consiglio ha tempo fino a ottobre per approvarlo. Poi si procederà per stralci coi piani attuativi

Partenza della funivia in destra Adige

Proposta inserita nell'ipotesi di Piano guida che Patrimonio del Trentino sta preparando

FRANCO GOTTARDI

C'è anche la stazione di partenza della funivia per il Bondone tra gli elementi inseriti nella bozza di Piano guida per la Destra Adige, il documento urbanistico che sta predisponendo Patrimonio del Trentino e che verrà depositato entro la fine di giugno in Comune. C'è la partenza della funivia, è confermata la presenza di un parcheggio di attestamento, c'è il centro espositivo e polifunzionale, è prevista nella parte nord un po' di residenza privata, c'è lo studentato universitario e un ampio spazio verde. E c'è anche lo spazio per la nuova sede del Cbio, o meglio più genericamente per un Centro di formazione e ricerca che potrebbe essere il centro universitario ma anche qualcosa' altro se alla fine dovesse prevalere l'ipotesi caldeggiata dall'assessore provinciale Achille Spinelli di spostare le biotecnologie a Mattarello invece che in Destra Adige. E poi c'è la passerella ciclopedonale sull'Adige in asse con via Verdi: una passerella sola, visti i problemi idraulici sollevati dai Bacini Montani della Provincia. La bozza di Piano guida è stata portata ieri al tavolo tecnico che Provincia e Comune hanno messo in piedi per affrontare le principali partite che riguardano il capoluogo. Entro la fine del mese, o al massimo nei primi giorni di luglio, verrà poi depositato a Palazzo Thun per iniziare il suo iter di approvazione. E non ci sarà molto tempo da perdere perché il consiglio comunale, che ha già il calendario pieno fino a settembre, dovrà affrontarlo e approvarlo entro ottobre, posto che nel semestre bianco, quello che precede la fine della consiliatura, non possono essere introdotte varianti urbanistiche.

La novità principale rispetto ai ragionamenti portati avanti negli ultimi mesi è la comparsa nelle cartografie, predisposte dall'architetto roveretano Giovanni Marzari per conto della Provincia, della stazione di partenza della funivia. È prevista in destra Adige più o meno

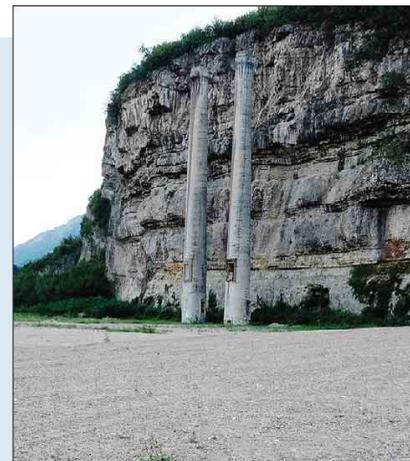


L'ex Italcementi, di proprietà della Patrimonio del Trentino, è solo parte dell'area interessata dal Piano guida

di fronte a dove aveva ipotizzato di collocarla la Trentino Sviluppo, che nel suo studio di fattibilità pensava di farla partire da piazzale Sanseverino. La scelta risponde a logiche tecniche e normative: evitare che il tracciato funiviario sorvoli il fiume semplifica il progetto e lo rende anche un po' più economico. Ma c'è anche una ragione logica perché proprio lì, dove oggi sorge la Motorizzazione Civile, il Piano guida prevede di collocare il grande parcheggio, in parte a raso e in

parte interrato, da 1.500 posti eventualmente aumentabili a 2.000 ed è chiaro che avere tanti posti auto renderebbe la funivia un mezzo ancora più appetibile. Ed anche allontanarsi dal centro, rispetto al piazzale Sanseverino, sarebbe un sacrificio sopportabile grazie al progetto di passerella in linea su via Verdi. Inoltre i tecnici assicurano che si potrebbe realizzare sia una funivia classica a doppia fune sia un impianto ad agganciamento automatico, senza vincoli di sorta. Naturalmente

il Piano guida indica una possibilità che non per forza diventerà un obbligo; se in futuro Comune e Provincia dovessero insistere per piazzale Sanseverino o fare scelte diverse nulla osta. Neanche la passerella unica è da considerare una scelta definitiva. Dal punto di vista urbanistico è considerata la soluzione più logica e coerente per rendere il futuro parcheggio appetibile per i pendolari e chi frequenta la città; con la passerella posizionata lì in cinque minuti



Le due ciminiere restano (per ora)

Dal punto di vista viabilistico i 9,4 ettari di superficie del nuovo quartiere in destra Adige saranno attraversati da una strada in senso longitudinale, un'arteria a due corsie che ricalcherà il percorso storico del fiume prima che gli austriaci lo raddrizzassero nella seconda metà dell'Ottocento. Lungo il fiume il Piano guida prevede solo un sistema ciclopedonale in modo da favorire anche dalla zona a verde, che si dovrebbe prendere quasi la metà dell'area, l'affaccio diretto sul fiume.

Il piano si occupa poco o nulla invece delle due ciminiere dell'ex Italcementi, salvate dall'abbattimento ma la cui permanenza era stata messa in dubbio dalla constatazione della necessità di consolidarle con costi importanti. Per ora sono state salvate, sono in una fascia accanto alla parete rocciosa a rischio idrogeologico e la scelta urbanistica per ora prende atto della loro esistenza senza prendere posizione in merito. Si deciderà con calma se vale la pena spendere centinaia di migliaia di euro per mantenere in vita la testimonianza del periodo industriale di Piedicastello o cancellarle.

a piedi si potrà infatti raggiungere piazza Duomo. Ma il Comune conta di convincere i Bacini Montani in un momento successivo a prevedere una seconda passerella più a nord, forse non all'altezza di via Canestrini come si pensava ma a ridosso del ponte di San Lorenzo, in modo da collegare anche il centro di Piedicastello con la città, posto che sul ponte non c'è lo spazio per realizzare una ciclabile.

Chiaro che il Piano guida, anche se approvato entro l'autunno,

è solo una programmazione di massima che non renderà immediatamente realizzabile il futuro quartiere. Sarà poi necessario realizzare i singoli piani attuativi e proseguire per stralci. E prima di partire, ad esempio, col parcheggio, bisognerà sloggiare la Motorizzazione Civile trovandole una collocazione alternativa. Anche il centro espositivo insomma, per il quale l'assessore comunale Roberto Stanchina vorrebbe una corsia preferenziale, non potrà sorgere prima di qualche anno.