

PIEDICASTELLO

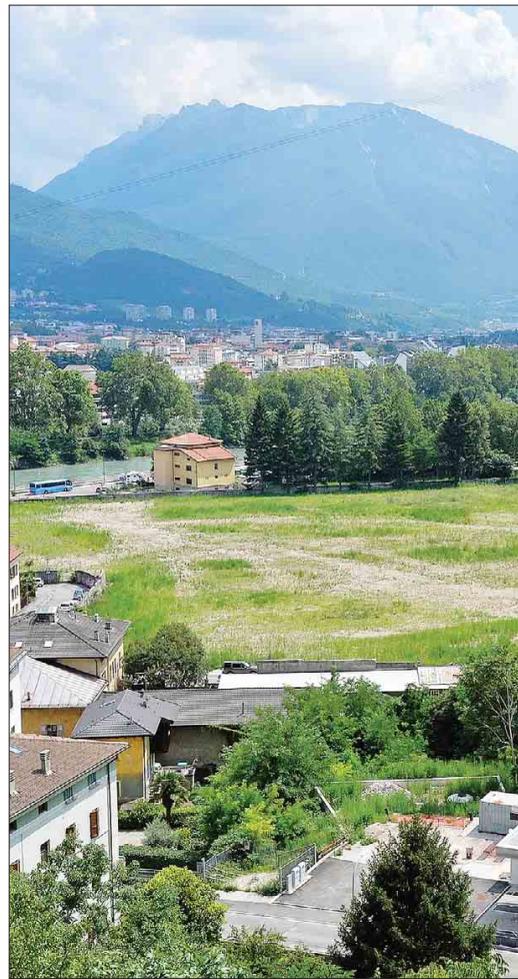
Oltre nove ettari ripensati con il parco sul fiume. Parcheggio multipiano, centro espositivo, piazza, funivia, ponte ciclo-pedonale su via Verdi, centro ricerca, residenze e studentato



RINASCITA

La nuova destra Adige

Il piano guida del nuovo quartiere disegna il futuro di un pezzo di città collegato al centro



DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

Prende forma il nuovo quartiere in destra Adige, con l'intento di ridare vita al borgo antico di Piedicastello. Il piano guida è stato predisposto da Patrimonio del Trentino spa, l'immobiliare della Provincia proprietaria dell'area ex Italcementi, e depositato in Comune nei giorni scorsi. È firmato dall'ingegner **Mattia Baffetti** e dall'architetto **Giovanni Marzari**. Lunedì, c'è stata una prima valutazione in giunta. Venerdì sarà illustrato alla commissione urbanistica. Poi, il 30 luglio al Muse, sarà presentato alla popolazione.

Dalla storia al futuro.

Il piano guida, alla ricerca di un equilibrio tra nuove funzioni sulle aree (94.732 m²) che dal borgo storico arrivano, a sud, alla rotatoria sulla tangenziale, parte dalle trasformazioni, anche laceranti, che il territorio ha subito in 150 anni: «Piedicastello è stato paleovallo del fiume Adige, zona agricola, area del bersaglio militare, sede della prima fabbrica di Trento per la produzione del cemento, espansione residenziale, compendio industriale Italcementi, sede della Motorizzazione civile, tracciato della viabilità urbana di grande scorrimento...». La «nuova» parte di città sarà una sorta di risarcimento per il vecchio borgo. Un futuro per fasi autonomamente realizzabili, comparto per comparto, nell'arco di 7-8 anni. Realisticamente, la prima opera che potrebbe partire sarà lo studentato nell'angolo nord.

Ciclo-pedonale su via Verdi.

Il nuovo ponte ciclo-pedonale in asse con via Verdi e San Severino sarà il nuovo «accesso» privilegiato al centro storico, l'elemento di cucitura tra la sponda sinistra e le nuove funzioni sulla *Rive Droite*. Le distanze sono minime. I due progettisti ricordano che «tracciano un cerchio avventuroso per centro il Duomo di Trento, è sufficiente un raggio di 900 metri per inglobare l'intera area di Piedicastello fino alle pendici del Monte Bondone». Avrà una larghezza di 6 metri. Escluso intanto,

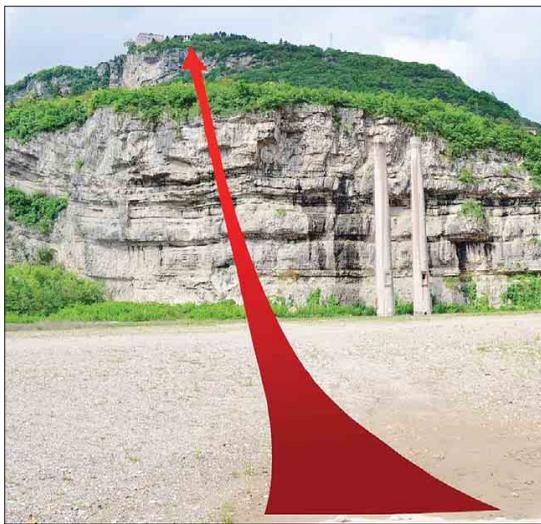
per il «no» dei Bacini Montani, un secondo ponte ciclo-pedonale in asse con via Canestrini. **Collegamento con «Trento Alta».** Il piano guida prevede la stazione a valle di un impianto di collegamento con la «Trento Alta» - Monte Bondone, da collocare in un ampio «corridoio» compreso tra l'attraversamento in asse su via Verdi a sud ed il settore centrale del parco urbano previsto a nord. Vantaggio: non c'è la necessità di scavalcare il fiume e la stazione di partenza sarebbe prossima al parcheggio di attestamento a sud, al centro polifunzionale, collegati da una piazza. Sia la collocazione della stazione «funivaria», sia il parcheggio di attestamento tengono conto del progetto della Provincia di un *bypass* per collegare la rotatoria 5 della tangenziale alla strada della Gardesana, alleggerendo il transito sul viadotto di Montevideo.

Parcheggio di attestamento.

Il parcheggio di attestamento è previsto a sud, a ridosso della tangenziale, al posto della Motorizzazione. Con due volumi in interrato (uno ad ovest della nuova strada di penetrazione al quartiere, sotto il multipiano, ed uno a est sotto centro espositivo). Il parcheggio multipiano sarà su quattro livelli fuori terra. Sono previste una quota di posti auto esterni, piazzole di sosta per i bus, corsie di manovra e una struttura di scambio modale auto-biciclette. L'ipotesi, a seconda del numero dei livelli interrati (uno o due) è di una capacità di compresa tra i 1.000 e 1.500 posti auto.

Nuova strada di quartiere.

Elemento caratterizzante è la nuova strada ad «ansa», a due corsie, che riprende l'antico percorso dell'Adige. Collegherà la tangenziale al ponte di San Lorenzo, e ciò comporta la eliminazione dell'attuale nastro di asfalto lungo il fiume, sostituito da una ciclo-pedonale. La nuova strada consente di liberare spazio di affaccio al fiume per il parco. Rende, come sollecitato dalla popolazione, il percorso di attraversamento di Piedicastello meno «conveniente». E riduce il consumo di suolo per la viabilità veicolare.



L'idea è di realizzare una strada urbana di quartiere.

Una grande piazza-invaso.

A sud, come «testata» del ponte ciclo-pedonale, è prevista una «grande piazza-invaso triangolare» di 2.800 m², snodo tra mega-parcheggio, centro espositivo, parco urbano e stazione «funivaria».

Un parcheggio pertinenziale.

A nord, per minimizzare la presenza di veicoli in sosta a raso, il piano guida prevede la possibilità di realizzare un parcheggio pertinenziale di quartiere, accessibile da via Papiria: due livelli interrati, per 120 posti auto. In superficie poi, nell'area di 3.700 m², polmone di compensazione tra via Papiria e strada di penetrazione, ci possono stare una trentina di stalli per la sosta regolamentata. Una rete ciclo-pedonale interna collegherà i diversi comparti del nuovo quartiere.

Oltre 2 ettari di parco urbano.

Il comparto «A» racchiuso tra la strada di penetrazione e il fiume destina almeno il 60% della

superficie a parco urbano e fascia verde lungo l'Adige, per complessivi 22.656 m². A verde «selvaggio» (bosco) saranno anche circa 7.800 m² sotto la parete rocciosa. E poi è previsto un verde di quartiere per altri 2.400 m² nei pressi del centro espositivo, più quello di pertinenza degli edifici.

Centro espositivo polifunzionale.

Nella parte sud del parco, è previsto il nuovo centro espositivo polifunzionale, con una superficie netta di 11.328 m²: un ampio spazio per fiere, concerti, esposizioni, mostre temporanee, eventi di nicchia, apribile sul parco e sulla piazza con un rapporto diretto interno-esterno.

Cibio, università e ricerca.

Nella parte nord, a ridosso delle due ciminiere (*di cui ritiriamo a fianco*), sono previsti gli edifici (4 livelli che arrivano fino a 6, per 12 mila m² di superficie) per il Cibio (Centro per la biologia integrata dell'Università), con la compresenza di ricerca,

attività di laboratorio e start-up. Il Cibio è considerato il «candidato ideale». Se la Provincia lo vorrà collocare invece a Rovereto, gli spazi saranno comunque dedicati alla ricerca, integrati alla residenza e ai servizi del quartiere.

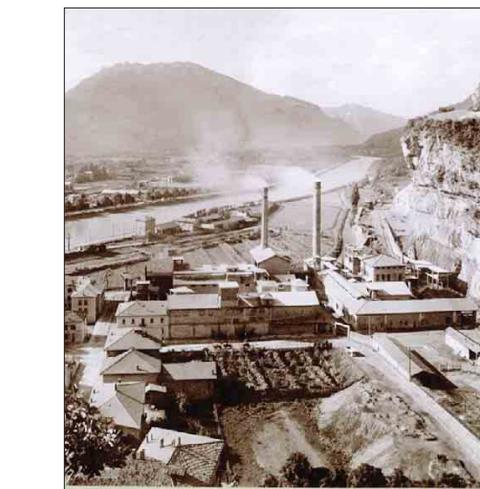
Residenza e piccoli negozi.

Edifici residenziali sono previsti nel comparto a fianco del Cibio, con servizi locali connessi: uffici, negozi di vicinato, ambulatori, laboratori artigiani. E emerge l'ipotesi di ricorrere al *co-housing* e al *social-housing*. L'idea è di aumentare gli abitanti di Piedicastello.

Nuovo studentato a nord.

Anche il previsto nuovo studentato da 200 posti letto contribuirà alla rivitalizzazione del borgo. Il piano guida fa proprio il progetto di Patrimonio del Trentino e UniTn: tre volumi, su cinque livelli ciascuno, per 5.400 m² di superficie utile. Uno studentato raggiungibile sia da via Verruca, sia dalla nuova strada di collegamento su via Brescia.

A fianco, una veduta storica dell'area ex Italcementi, con i capannoni industriali. Sopra, una veduta dall'alto della destra Adige e la freccia che indica il «corridoio» urbanistico del previsto impianto di collegamento con la «Trento Alta» - Monte Bondone. In alto, al centro, una veduta dell'area ex Italcementi dopo l'abbattimento del «sigaro» e il completamento dell'intervento di bonifica, con la permanenza delle due ciminiere, e, a sinistra, il rendering dello studentato da 200 posti letto progettato nella parte nord, a ridosso dell'abitato storico di Piedicastello.



INTERVISTA

La giunta comunale valuta se trovare una soluzione definitiva per il centro di accoglienza Bonomelli o una temporanea, per poi ricollocarlo a Piedicastello

Salizzoni: «Pezzo di città con molte presenze»

«Qualificante allontanare la strada dal fiume»

Lunedì, l'assessore all'urbanistica del Comune di Trento, **Alberto Salizzoni**, ha portato in giunta il piano guida della destra Adige. «La valutazione è del tutto positiva» dice.

E la sua valutazione qual è, assessore Salizzoni?

«Sul metodo, il piano guida è stata la scelta migliore: lascia una grande libertà di progettare successivamente, con parte per comparto. Può partire prima lo studentato, piuttosto che il centro espositivo polifunzionale. Libertà e flessibilità sono assicurati. Inoltre, con l'approvazione del piano guida si modifica l'assetto attuale del Prg. E ciò spiega perché, nonostante le critiche, per la destra Adige abbiamo seguito un percorso parallelo alla variante generale appena approvata».

E nel merito dei contenuti?

«C'è stata una grande sedimentazione del percorso: dalla zona completamente dedicata alla cultura ipotizzata con il sindaco Pacher alla volontà della Provincia (con Dellai presidente, ndr) di farci un grande polo scolastico, fino alla scelta del piano guida che vi riserva una molteplicità di funzioni».

Con quale valore?

«Delinea una parte di città con molte vite e presenze, funzioni tra loro molto diverse. Mi pare ben sviluppata l'idea del parco urbano centrale, con funzione di unità e *trait d'union*. Forse, ma è una mia idea, si potrebbe insistere ancora di più su questa funzione di collante del parco, accentuandola. Ma, certo, il verde ha una presenza massiccia, di quasi 4 ettari su nove e mezzo».

E delle funzioni previste cosa pensa?

«Ripeto: sono frutto della sedimentazione di questi anni. Sono una risposta alle richieste della città: centro espositivo polifunzionale, perché si deve sciogliere dall'ex Cte, ipotesi del Cibio per la centralità che oggi ha la ricerca... Per quanto mi riguarda, ho sollecitato un consolidamento della



L'assessore comunale all'urbanistica, Alberto Salizzoni

funzioni. Dal confronto che si apre con la città potranno emergere delle migliori. Ad esempio, sulla viabilità ci sarà da capire se la Provincia realizzerà il *bypass* tra la rotatoria a sud e la strada della Gardesana: c'è un progetto che va reso stringente. Può qualificare dall'esterno il piano guida. Un aspetto fondamentale è spostare verso l'interno l'attuale viabilità lungo il fiume, creando un cordone verde pedonale. È uno degli elementi qualificanti».

Quali sono i tempi?

«Contiamo di approvare il piano guida entro l'autunno, massimo entro la fine dell'anno».

I Bacini Montani hanno stoppato il secondo ponte in asse con via Caestrini.

«In alternativa, stiamo pensando ad una passerella ciclo-pedonale in aderenza al ponte di San Lorenzo, che non pone problemi idraulici».

Sarà un quartiere migliore delle Albere?

«Non sono due situazioni confrontabili: là si è pensata soprattutto una soluzione residenziale, privata, con in più il Muse. Qui una soluzione con più funzioni, dove il modello di progettazione e pianificazione condivisa potrebbe fare scuola per altri contesti. Io stesso avevo altre idee, ad esempio meno legate all'emergenza per il centro espositivo. Ma questa è la conclusione».

Bonomelli, Centro Bruno... Che fine faranno?

«Ne abbiamo discusso in giunta: per la Bonomelli c'è da decidere se puntare su una soluzione temporanea, per poi ricollocare il centro di accoglienza a Piedicastello, o su una soluzione definitiva. Per il Bruno attendiamo di capire cosa intenda fare la Provincia, e così per la Motorizzazione: buon senso è portarla all'interporto».

Priorità?

«Lo studentato è a buon punto, sia progettuale che finanziario. La prima cosa da fare è il ponte su via Verdi. Per i diversi comparti, si vedrà: per il polifunzionale e il Cibio c'è fretta». Do. S.

DIBATTITO Il 30 luglio al Muse Piano guida, confronto pubblico

Il destino dei 9,4 ettari della destra Adige, tra cui l'ex Italcementi (53.347 m²), l'ex Bonomelli (3.843) e la Motorizzazione (14.004), sarà pubblicamente discusso martedì prossimo 30 luglio al Muse (sala conferenze, ore 17.30), con la presentazione del piano guida da parte dei progettisti **Giovanni Marzari** e **Mattia Baffetti**. Seguirà la tavola rotonda, moderata da **Alessandro Franceschini**, tra l'assessore all'urbanistica **Alberto Salizzoni**, l'ingegner **Matteo Agostini** (Comitato di quartiere) e gli architetti **Alessandro Oliveri** e **Massimo Scartezzini**.

presenza residenziale, con i servizi di vicinato, per potenziare il borgo di Piedicastello che si è un po' svuotato nel tempo».

Sulla collocazione del Cibio, però, non c'è certezza.

«Ci sarà un confronto con la Provincia. Tra Comune e Patrimonio del Trentino si è deciso di inserire una previsione ampia, che però ribadisce la vocazione per la ricerca e l'università: vocazione che rimane an-

che se il Cibio fosse collocato altrove».

Qual è l'aspetto più positivo del piano guida?

«Intanto, è frutto di un buon dialogo tra amministrazioni, Comune, Provincia, Università, anche sulla previsione del parcheggio di attestamento a sud. Una buon inizio, per le sfide future del piano guida e il confronto sulle diverse funzioni».

E l'aspetto più critico?

«L'integrazione tra le diverse

I PROGETTISTI

Il piano "salva" le due canne. «Sono nella memoria della città»

Ciminere: «Un potenziale brand»

Fermo restando il Prg, che le prevede, il piano guida "salva" le due ciminiere dell'ex Italcementi, oggetto di acceso dibattito sul mantenerle o abatterle. «Indiscutibilmente sono ormai nella memoria degli abitanti di tutta la città un simbolo di un recente passato» scrivono nella relazione del piano guida l'architetto **Giovanni Marzari** e l'ingegner **Mattia Baffetti** «ma hanno assunto anche il significato di un potenziale "brand" per il futuro». Nel piano guida sono considerate in modo che, in futuro, possa essere presa qualsiasi decisione, senza condizionare lo sviluppo delle aree. Una scheda del piano, che inserisce le nuove funzioni raccordandole alla piazza storica, alla chiesa di S. Apollinare, alle gallerie, al circuito museale della città e al Doss Trento (parco archeologico - acropoli alpina), per le due ciminiere ha vagliato tre scenari alternativi: la loro valorizzazione, opportunamente consolidate, all'interno del nuovo impianto urbano; il semplice mantenimento dello *status quo* dei manufatti, con creazione di un'area penalizzata di 60 metri di raggio; una fascia di sicurezza non agibile; la rimozione delle ciminiere con densificazione dell'utilizzo anche dei

terreni marginali. La seconda ipotesi (mantenerle così come sono, in stato di degrado), appare, per i progettisti, «la più penalizzabile e scarsamente giustificabile». Se si demoliscono, ci sarebbe comunque da mettere in sicurezza la parete rocciosa. C'è una fascia di circa 14 mila m² che, senza interventi («complessi e onerosi») sulla parete, non è utilizzabile, tant'è che il piano guida la conserva a «verde selvaggio», in pratica bosco inaccessibile. I costi, stimati dall'ingegner **Franco Decaminada** per conto di Patrimonio del Trentino, vanno da un minimo per canna di 174.599,77 euro, nell'ipotesi di demolizione con esplosivo, ad un costo massimo per canna di 525.059,70 euro nell'ipotesi di consolidamento senza demolizione. Calcolatrice alla mano, la scelta parrebbe scontata. «Non è tuttavia da sottovalutare» osservano però Marzari e Baffetti «né il potere iconico e di memoria, né il valore intrinseco del tema dell'archeologia industriale». Le due ciminiere sono «innegabilmente un punto di riferimento urbano alla scala del paesaggio, una sorta di *landmark* che identifica la porta di accesso alla zona centrale di Trento». Do. S.

