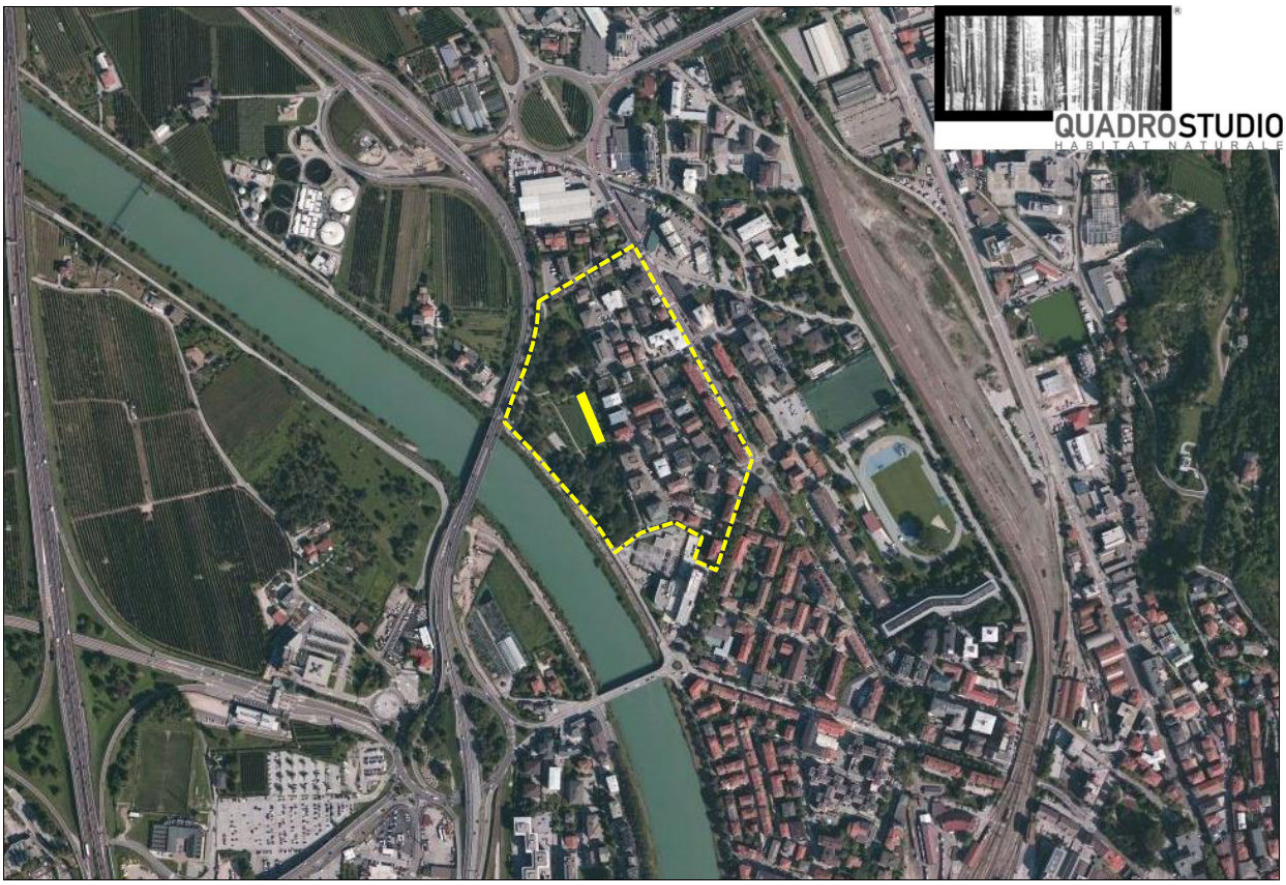
PARKing CRISTO-RE
nel giardino
Massimiliano I d'Asburgo

Studio di fattibilità per la realizzazione di un parcheggio pertinenziale a servizio del compendio urbano compreso tra via E.Maccani, via B.Mor, lung'Adige L.Braille e via G.Pedrotti nel quartiere Cristo Re a Trento

Analisi del contesto e della situazione viabilistica



Potenziale bacino d'utenza del parcheggio pertinenziale

Il bacino di utenza del parcheggio pertinenziale è racchiuso dalla viabilità compresa tra lung'Adige Braille ad ovest e via Maccani ad est, via Mor a nord e via Pedrotti a sud; l'ambito si configura come un isolato all'interno della viabilità principale urbana del rione Cristo Re, dove il giardino Massimiliano I d'Asburgo costituisce un filtro verde tra la cortina edilizia, il fiume Adige e la tangenziale.

Nella zona sono presenti numerosi edifici di dimensione medio-grande rispetto al tipo edificatorio medio di Trento, con una densità abitativa piuttosto alta; la zona racchiusa dal perimetro d'ambito comprende quasi una cinquantina di edifici, mediamente tra i 5 e 6 piani abitati fuori terra, pochissimi dei quali dotati di autorimesse funzionali ed utilizzabili per il

parcamento di automobili.

La documentazione fotografica allegata è di recente realizzazione e mostra come la zona attorno al parco-giardino e le vie di quartiere ricomprese nell'ambito di utenza precedentemente indicato siano attualmente soffocate da una quantità di veicoli di molto superiore alla capacità di parcamento presente.

La situazione è causata da più fattori, tra cui possono essere individuati:
_l'inadeguatezza dimensionale delle autorimesse esistenti, che presentano dimensioni dei box auto non compatibili con le automobili dei nostri giorni;
_l'insufficiente quantitativo di posti auto esterni, decisamente inferiore agli standard urbanistici vigenti ed inadeguati ad una viabilità interna sicura;
_la diffusa abitudine tra i pendolari del centro cittadino di approfittare delle zone di parcheggio non regolamentate per lasciare il mezzo privato e dirigersi a piedi sul luogo di lavoro, con un ulteriore aggravamento del traffico parassitario e l'occupazione temporanea di spazi di parcheggio privati o comunque dedicati ai residenti.

Aspetti urbanistici ed idrogeologici

Nella conformazione attuale, il parco presenta un vuoto centrale privo di alberature di alto fusto, che ben si presta all'inserimento di un grande manufatto ipogeo: l'opera può inoltre consentire di risolvere l'attuale "conflitto" visivo-percettivo di chi frequenta il parco tra il verde e la cortina edilizia di sfondo piuttosto dequalificata.

Nel Piano Regolatore vigente l'area del parco presenta una destinazione urbanistica a "verde pubblico o di uso collettivo di quartiere"; la specifica norma (art. 69) di attuazione consente di destinare una parte del parco a parcheggio ad uso pubblico o privato in interrato previo uno studio specifico dell'area.

L'intera area del parco presenta un rischio di esondazione basso e un rischio idrogeologico moderato R1 compatibile con l'opera, mentre la quota della falda non comporta particolari complessità realizzative, in analogia ad altri casi simili.

Il nuovo assetto viabilistico e gli accessi all'area

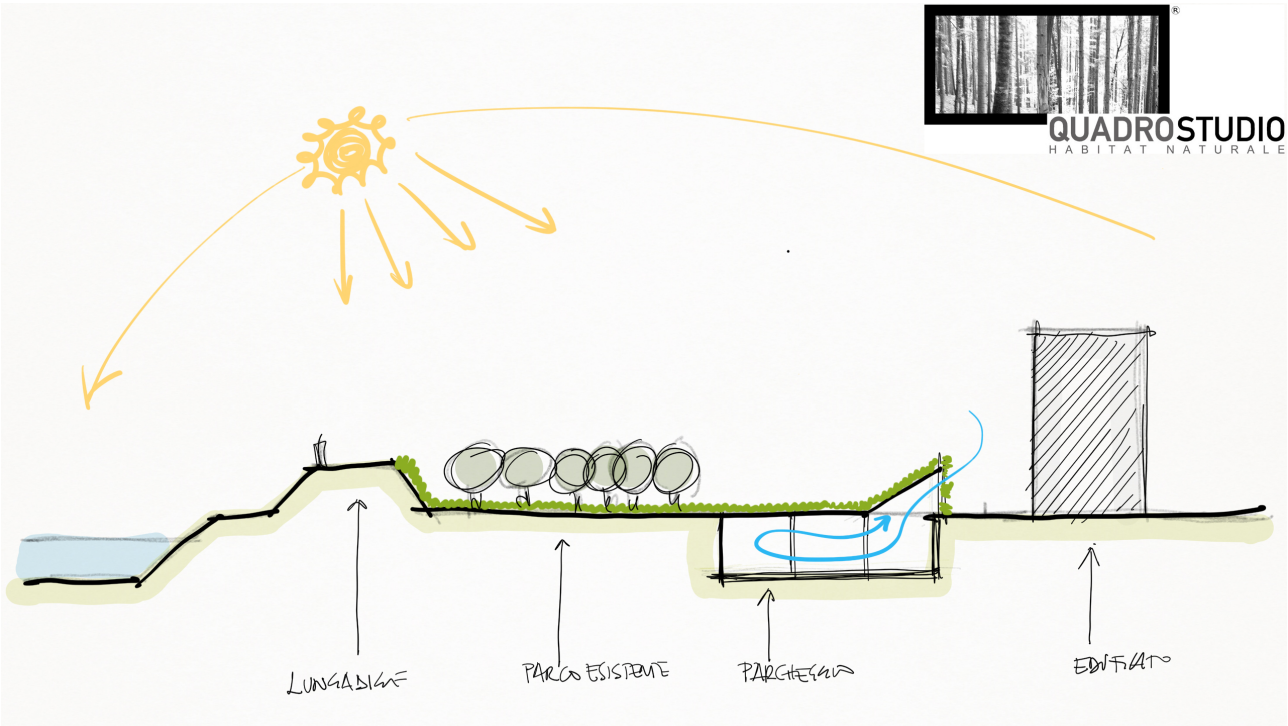
Nella viabilità attuale l'area presenta un doppio accesso, ma il piccolo parcheggio presente all'interno del parco risulta raggiungibile solo dallo stretto passaggio di via Moggioli, inadeguato per dimensione ed ubicazione.

La viabilità proposta prevede di spostare l'accessibilità veicolare su lung'Adige Braille per sgravare gli assi urbani interni e razionalizzare i flussi di traffico indotti dalla nuova struttura, senza penalizzare l'accessibilità pedonale al parco che anzi risulta migliorata per il quartiere residenziale contiguo.

La nuova configurazione degli accessi ai parcheggi del parco prevede una corsia di ingresso a doppio senso di marcia fino all'imbocco dell'autorimessa interrata, dopo la quale la percorrenza avviene a senso unico attorno alla rampa stessa, consentendo accesso e recesso dal piccolo parcheggio a raso a servizio degli utenti del parco; la rampa coperta costituisce l'occasione per dare gerarchia ai percorsi e trovare spazio per i mezzi a due ruote.

La dotazione di stalli auto pubblici in superficie è leggermente ridotta rispetto alla situazione attuale, ma vengono individuati spazi dedicati al parcheggio dei motocicli e aree per le biciclette, ad uso del parco e della nuova autorimessa interrata; nella planimetria di progetto viene confermato l'assetto attuale del parco, con il ridisegno dei percorsi pedonali e carrabili e il mantenimento nella parte nord della esistente area cani.

I principi ispiratori della progettazione



La progettazione del parcheggio ha voluto fin dall'origine puntare ad una riqualificazione del parco per migliorarne la fruibilità ed arricchirne la dotazione; il prato del parco, sopra la soletta di copertura dell'autorimessa interrata, si inclina a formare una gradinata naturale compresa tra le due torrette dei vani scale e allo stesso tempo consente di creare una lunga apertura di ventilazione naturale che si sviluppa lungo tutto il fronte est; due giardini verticali rivestono le strutture fuori terra mitigando l'impatto delle emergenze ed arricchendo l'opera di un elemento di qualità che ne contraddistingue l'immagine

Nel progetto proposto infatti, la rampa coperta di accesso e le torrette che racchiudono il prato inclinato sono gli unici elementi percepibili in superficie, ma sono integrati nel disegno generale di sistemazione del parco e ne arricchiscono la configurazione con nuovi utilizzi potenziali; le due torrette dei vani scale-ascensori inquadrano il prato inclinato formando una quinta verso la cortina edilizia retrostante, interrompendone la vista da parte dei frequentatori del parco; sul piano inclinato trovano spazio alcune sedute e gradinate che consentono di guardare verso l'ampio prato libero da alberature che ben si presta a giochi di gruppo o piccoli eventi di quartiere

Il fronte interno, che fa da contraltare agli edifici retrostanti, diventa un giardino verticale grazie all'utilizzo di una struttura metallica con vasi porta-piante integrati e l'apertura di ventilazione dell'autorimessa viene mitigata dalle piante pensili; l'intero manufatto, seppur consistente nella dimensione totale, risulta poco invasivo e ben integrato nel parco di cui fa parte.

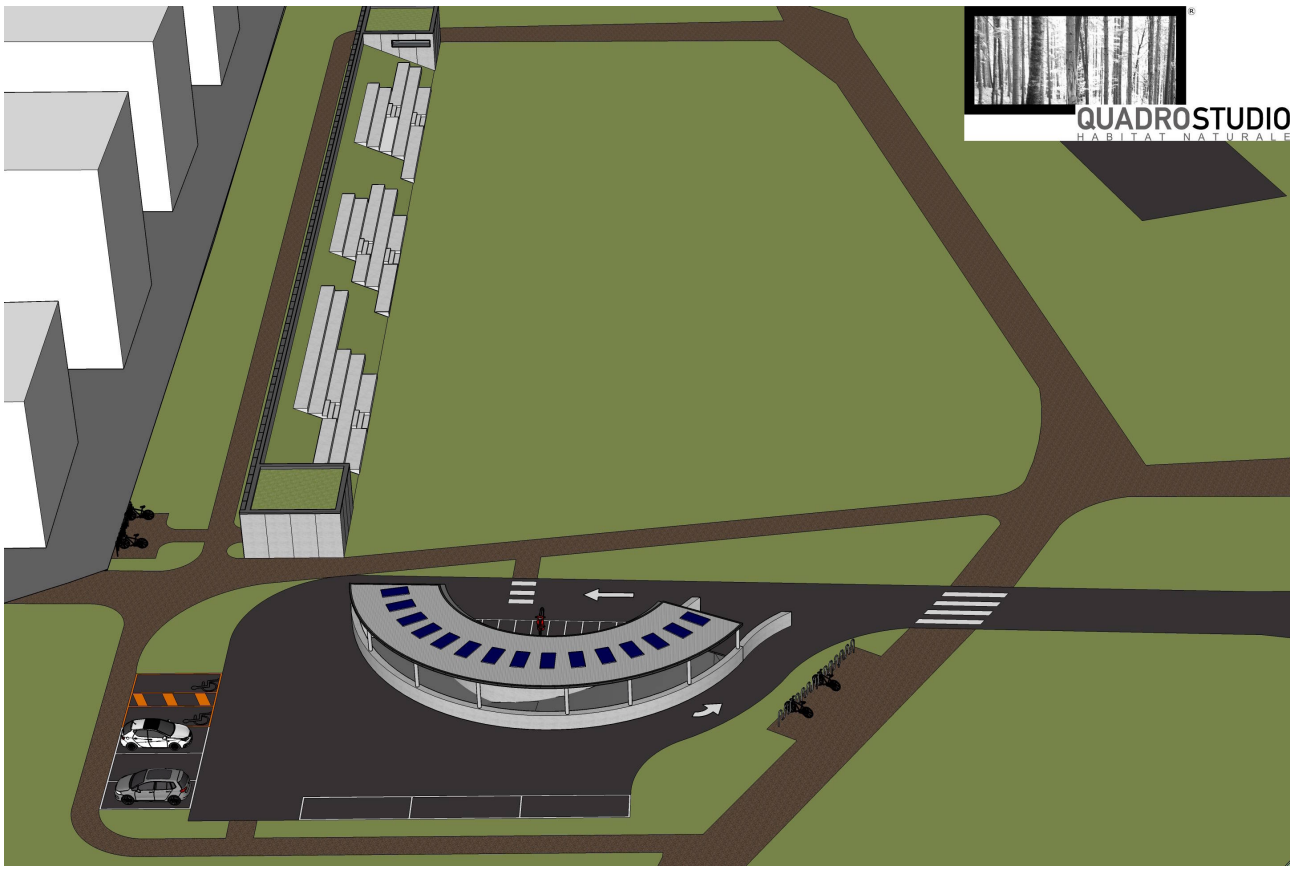
La parete verde costituisce l'elemento di maggior suggestione del progetto e permette di inserire un manufatto altrimenti molto rigido all'interno del sistema ambientale del parco; la rampa coperta conclude lo spazio aperto verso nord e identifica il punto di ingresso e uscita dall'autorimessa come il centro dei percorsi veicolari interni al parco.

Le caratteristiche principali del parcheggio interrato

L'autorimessa interrata ha una capacità complessiva previsionale di circa 50 posti auto, suddivisibile tra due tipologie a stalli aperti e box singoli o doppi, disposti sui lati est ed ovest e separati da una corsia di 6m di larghezza adatta alle manovre.

Agli estremi della corsia sono posizionate le due uscite pedonali, entrambe dotate di impianto di elevazione (ascensore), che permettono di raggiungere l'autorimessa da punti distanti del parco accorciando i percorsi d'accesso.

La rampa di ingresso ha una pendenza del 16% e presenta una struttura di copertura in acciaio zincato e lamiera, adatta all'inserimento di un piccolo campo fotovoltaico per l'alimentazione diurna dell'impianto elettrico.



per QUADROSTUDIO

ing. Giulio Ruggirello
arch. Chiara Castelluzzo
arch. Alessandro Franceschini