

Linee programmatiche 2025-2030

Impegnarci per Trento ci fa stare bene

Il senso della città e la responsabilità del governare

La città è il luogo dell'incontro tra le persone e dell'interazione tra funzioni e attività diverse. Gli aspetti sociali convivono con quelli economici, le grandi questioni ambientali si intersecano con la progettazione delle infrastrutture e con il disegno urbanistico. Perché non c'è qualità della vita senza qualità dello spazio urbano; senza la qualità del lavoro, che deve essere adeguatamente retribuito; senza qualità dei rapporti sociali.

Aver cura della propria città significa dunque governare la complessità, porre attenzione alle relazioni tra le parti e il tutto, far convivere una visione generale e prospettica dello sviluppo urbano con un'attenzione puntuale e specifica non solo ai quartieri, ma anche alle singole strade, alle associazioni e alle imprese, alle cittadine e ai cittadini, soprattutto ai più fragili. Ognuno deve trovare nella città lo spazio per esprimersi, per mettere in atto le proprie vocazioni, per vivere la propria età.

Governare una città non è un'azione solitaria, ma l'espressione ultima e il risultato finale di un confronto che coinvolge organi istituzionali di varia scala – il Consiglio comunale, le Circoscrizioni, la Provincia, i Comuni vicini – e necessita del contributo delle parti sociali - le organizzazioni sindacali e le categorie economiche - delle associazioni, dei comitati, di tutti i cittadini. Il paradigma a cui ispirarsi resta sempre quello dell'autonomia responsabile, che sostanzia la storia della città e di tutto il Trentino. In questo 2025 il richiamo in premessa ai valori autonomisti non può non fare riferimento agli ottant'anni dalla fondazione dell'Asar, l'Associazione studi autonomistici regionali, che tenne la sua prima assemblea al teatro sociale il 23 agosto 1945. L'anniversario di questo capitolo importante della storia trentina è una delle date da onorare del nostro calendario civile insieme alla data più importante di tutte, quella della Liberazione del 25 aprile, giorno fondamentale della nostra storia democratica, premessa dell'Italia repubblicana e della stessa Autonomia.

I principi tradotti in strumenti di programmazione

Le parole chiave che descrivono la pluralità e la complessità urbana sono **inclusione, collaborazione, accoglienza, partecipazione, co-responsabilizzazione, riconoscimento delle differenze e dei diritti: alla casa, al lavoro, alla salute, a un'istruzione di qualità, all'intrapresa economica, alla mobilità, alla sicurezza**. In poche parole, alla **piena cittadinanza**.

A questi stessi principi si è ispirata l'attività di programmazione del Comune di Trento in questi ultimi 5 anni, in cui il Consiglio comunale ha approvato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche, il Piano Sociale, il Piano Culturale, il Piano Turistico, il Piano del Verde, il documento degli obiettivi della variante strategica al Piano Regolatore Generale. Questi principi hanno ispirato anche i molti percorsi partecipativi che hanno contrassegnato alcune delle iniziative di maggiore importanza e interesse per la città come **Trento Capitale italiana ed europea del volontariato**, “**SuperTrento – Scenari Urbani Partecipati per l'Ecologia e la Rigenerazione**”, “**Strade da vivere**”, i patti di collaborazione per la **cura e rigenerazione**

dei beni comuni, l'Assemblea dei Cittadini e delle Cittadine sul clima “Agire ora per l'emergenza climatica”.

Trento città sicura

La visione di città che intendiamo sostenere e sviluppare deve poter contare su una **città sicura**.

Sono però necessarie e imprescindibili due condizioni: la **conoscenza del fenomeno che innesca l'insicurezza** a cui bisogna aggiungere l'imprescindibile **rispetto dei ruoli** attribuiti in questo campo dalla normativa vigente e la **conseguente assunzione di responsabilità**, ognuno per quanto riguarda le rispettive competenze.

Il fenomeno che innesca l'insicurezza è complesso e riferibile anche a un **crescente disagio** tra la popolazione su cui incidono il processo di invecchiamento, l'isolamento, la solitudine e lo sgretolamento delle reti familiari, l'aumento dei lavoratori poveri, l'aumento delle dipendenze ma anche, evidentemente, la gestione dei flussi migratori. **Se il fenomeno è complesso, altrettanto complesse devono essere le azioni messe in campo per arginarlo e contrastarlo.**

Va senza alcun dubbio proseguita e potenziata l'attività di presidio e di controllo esercitato dalle forze dell'ordine, a cui l'Amministrazione comunale ha sempre garantito la massima collaborazione. Vanno però rafforzate anche le **azioni di prevenzione** e di **gestione** potenziando le strutture di **sostegno alle fragilità**. **E va completamente ripensato il modello di accoglienza delle persone migranti** che, secondo l'impostazione voluta dalla Provincia, ha portato non solo alla **concentrazione di tutti i richiedenti asilo a Trento** ma anche allo **smantellamento dei servizi di accoglienza e di possibile integrazione**. La combinazione delle due cose ha acuito il disagio e ha favorito l'inciviltà, l'illegalità e talvolta il crimine.

Clima e natalità: pensare alle prossime generazioni

Riteniamo inoltre che chi si assume l'impegno di governare la Trento dei prossimi anni debba riflettere sul **rapporto con le generazioni future**. Si tratta di una doverosa assunzione di responsabilità per l'**eredità che la nostra generazione lascerà in campo ambientale**, ma anche in riferimento all'**evidente crisi della natalità**.

I drammatici eventi ormai non più “eccezionali” ma quasi quotidiani - alluvioni, siccità, tempeste, uragani, frane - conseguenti al rialzo continuo delle temperature globali, non consentono più di parlare di “cambiamenti climatici” ma di “**crisi climatica**”.

Ogni città, ogni territorio è responsabile delle azioni che intende avviare per fronteggiare questa crisi, per mitigare l'emissione di gas clima-alteranti che incidono sul processo di surriscaldamento, per introdurre azioni di adattamento ai cambiamenti climatici. Non si tratta di un'opzione, ma di un obbligo morale nei confronti delle generazioni future.

La stessa particolare attenzione va posta riguardo al cosiddetto “**inverno demografico**” rispetto al quale intendiamo proseguire con l'**abbattimento delle rette dei nidi** e con il **progetto “0 – 6”** che consentirà di aumentare i posti negli asili nido. Intendiamo introdurre anche azioni per **arginare la fuga dei giovani** che sta provocando un grave impoverimento del nostro assetto sociale, l'ulteriore invecchiamento della popolazione e la parziale perdita di quella che dovrebbe essere la classe dirigente del futuro.

Trento capitale, un ruolo da riconoscere

Governare Trento significa anche fare i conti con le sue dimensioni e con il suo ruolo di città capoluogo della provincia. Dai dati sulla mobilità risulta che ogni giorno lavorativo Trento conta più di **250.000 presenze** tra cittadini residenti e cittadini temporanei, **poco meno della metà della popolazione provinciale**.

Questo provoca **un enorme impatto sul sistema della mobilità** comportando intasamento, inquinamento dell'aria, inquinamento acustico, utilizzo squalificante dello spazio pubblico, incidentalità, **ma determina impatti anche su una notevole serie di servizi rendendoli complessi e molto onerosi** come la gestione dell'ordine pubblico, la pulizia del territorio, la gestione dei rifiuti, la gestione delle infrastrutture viarie, il dimensionamento e la gestione delle reti tecnologiche (acquedotto, fognature, ...), l'offerta di energia ecc.

Questo ruolo così centrale per l'intero territorio provinciale deve essere considerato dalla Provincia nell'**attribuzione delle risorse finanziarie** e anche nelle attività di **programmazione, progettazione e realizzazione dei servizi** di interesse sovra comunale (in particolare **accoglienza, gestione dei rifiuti e sistemi di mobilità**).

Una città che non ha paura di guardare al futuro

In tempi complicati è forte la tentazione di guardare al passato e di coltivare il mito nostalgico di una città novecentesca che forse non è mai esistita. **Noi crediamo che le città che non sanno affrontare il cambiamento siano destinate al declino**. Ce lo insegna la storia di Trento, che nella seconda metà del secolo scorso ha affrontato grandi trasformazioni cambiando in modo radicale la propria fisionomia: lo dimostrano la costruzione dei nuovi quartieri di San Donà e di Madonna Bianca, la completa ristrutturazione del centro storico, la pedonalizzazione di strade e piazze, che da parcheggi sono diventati spazi di cultura, bellezza e socialità. Lo dimostra il processo di deindustrializzazione con la contemporanea crescita del settore terziario e del turismo, processo che ha portato Trento a diventare una città dalle molte vocazioni, che include anche una manifattura "intelligente", imprese innovative e produzioni agricole d'eccellenza. Oggi Trento si trova di fronte a un altro snodo della sua storia e all'esigenza di adeguarsi all'**accelerazione del cambiamento** che investe settori molto diversi: quello della mobilità innanzitutto, ma anche il sociale, gli spazi della cultura, per lo sport e per la sanità. L'**esigenza di un nuovo piano regolatore generale** in grado di armonizzare le nuove funzioni, di aggiornare l'interpretazione del territorio e di rivedere le connessioni tra parti di città è dunque urgente: sarà dunque uno dei progetti prioritari della prossima Consiliatura.

I grandi progetti da portare a termine e integrare nel tessuto urbano

Anche grazie alla capacità di intercettare i **finanziamenti del piano nazionale di ripresa e resilienza**, durante la consiliatura che si sta per concludere sono state avviate alcune opere fondamentali, che nei prossimi anni miglioreranno la qualità della vita di cittadini, studenti e turisti. Ai progetti dell'Amministrazione comunale si aggiungono quelli portati avanti in collaborazione con altri soggetti (per esempio la Provincia autonoma, Rfi e Poste italiane) che, insieme, concorrono a incidere in modo importante sulla mobilità, sulla rigenerazione urbana e sui servizi alla cittadinanza. Nella prossima consiliatura sarà importante **portare a termine queste opere e integrarle al più presto nel tessuto urbano**, in modo da massimizzarne le ricadute e i vantaggi per i cittadini.

Mobilità, il cambiamento è in arrivo

È in corso la costruzione dell'**Hub intermodale nell'area ex Sit** (22,7 milioni di investimento cofinanziato dal Pnrr, fine lavori nel 2026), con la stazione delle corriere, un nuovissimo parco da 5 mila metri quadrati sul tetto, un parcheggio nell'interrato: l'hub sarà il fulcro di una nuova mobilità, collettiva e leggera, a servizio dei residenti, dei turisti e delle decine di migliaia di pendolari che gravitano su Trento. Anche la **stazione dei treni** sarà del tutto rinnovata grazie al restyling del fabbricato viaggiatori di piazza Dante (a cura di Rfi, oltre 28 milioni di euro di investimento, fine lavori 2026). Per spostarsi dalla stazione dei treni a quella delle corriere ci sarà un nuovo percorso pedonale di circa 400 metri, senza barriere grazie a un ascensore (500 mila euro, fine lavori metà 2026) che consentirà di superare il dislivello tra piazza Dante e l'area ex Sit e consentirà di valorizzare tutta la zona intorno alla chiesa di San Lorenzo.

Dal giardino dell'Hub intermodale si potrà prendere la **cabinovia** che accorcerà le distanze tra Trento, la Destra Adige, Sardegna e il Monte Bondone: tanto per fare un esempio, basteranno 17 minuti per raggiungere Vason, 5 minuti e 15 secondi per salire a Sardegna. Il progetto è stato finanziato da fondi nazionali e provinciali e vale circa 80 milioni. Dal centro città, la Destra Adige sarà raggiungibile anche a piedi o in bici percorrendo la **passerella in asse con via Verdi** (5,7 milioni, fine lavori nel 2028).

È in corso la realizzazione della **Circonvallazione ferroviaria** (oltre 1 miliardo di investimenti statali), con il suo tracciato da 13 km (10,5 in galleria) riservato ai treni merci, che dunque non passeranno più nei quartieri densamente popolati di Mattarello, Madonna Bianca, Clarina, San Pio X, San Giuseppe, centro storico e Cristo Re. L'opera renderà possibile il progetto dell'**interramento della stazione e della ferrovia storica**, che libererà 16 ettari in centro città da utilizzare come cerniera verde per la mobilità leggera e collettiva. Sono stati di recente consegnati i lavori dell'**ascensore inclinato** che da viale Bolognini raggiungerà in 86 secondi Mesiano e il polo tecnico dell'università grazie a una cabina capace di trasportare 537 persone all'ora. L'ascensore alleggerirà tanto il traffico quanto l'affollatissima linea 5 del trasporto urbano e collegherà il centro città al futuro parcheggio di attestamento di Mesiano.

Una città che si rigenera

Anche per quanto riguarda la **rigenerazione urbana**, sono molti i progetti avviati che dovranno essere portati al traguardo. Il quartiere compreso tra via Piave, via San Giovanni Bosco e via Santa Croce diventerà una delle aree più vitali della città: all'interno di un parco rinnovato ci saranno il **Polo innovazione, cultura e impresa** nella riqualificata ex facoltà di Lettere (quasi 10 milioni di euro, fine lavori nel 2027), il **Centro giovani**, l'**Urban center** e la sede degli ordini professionali (nell'ex mensa, 4,5 milioni di euro, fine lavori nel 2025), oltre alla **nuova sede degli uffici tecnici comunali** (16,8 milioni di euro, fine lavori 2025).

L'Amministrazione sta collaborando alla riqualificazione del centralissimo **palazzo delle Poste**: l'edificio riacquisterà il colore azzurro delle origini e tornerà a vivere grazie al progetto di Europa Gestioni immobiliari, società del gruppo Poste italiane che nel palazzo ha previsto ufficio postale, spazi commerciali e per la socializzazione al piano terra, coworking e residenze ai piani superiori.

La prossima consiliatura vedrà l'apertura in via Fogazzaro del **rinnovato centro acquatico Manazon** per famiglie, con centro benessere, piscine interne ed esterne "a sfioro", lido estivo, palestre polifunzionali (fine lavori 2026, quasi 10 milioni di euro cofinanziati dal

Pnrr). A breve ci sarà la gara d'appalto della **piscina olimpica alle Ghiaie** con doppia vasca (da 50 metri e per gli allenamenti), adatta anche per le gare internazionali (fine lavori 2028-2029, 12,9 milioni di euro).

Sarà ristrutturata la **Barchessa** di palazzo delle Albere: finanziato con 2,5 milioni di euro, l'intervento di riqualificazione sarà concluso tra il 2027 e il 2028 e aggiungerà un ulteriore tassello al processo di valorizzazione del sistema urbano di Palazzo delle Albere-via Madruzzo, dando impulso alla rigenerazione di tutto il comparto. Un contributo all'abbattimento delle liste d'attesa dei nidi arriverà dall'apertura del **nido Orsetto Pandi** del tutto riqualificato (3 milioni di investimento cofinanziati dal Pnrr) con i suoi 60 posti e dalla rinnovata **scuola d'infanzia di Sardagna** (1 milione di euro di investimenti, fine lavori nel 2027), che accoglierà bambini da zero a sei anni.

In **destra Adige nascerà un nuovo quartiere** che caratterizzato da ampie zone verdi a connettere le strutture per lo sport e il grande parcheggio di attestamento. L'area è quella dell'Ex Italcementi, circa 9 ettari appartenenti per la quasi totalità a Provincia autonoma di Trento, Comune di Trento e Patrimonio del Trentino spa. L'obiettivo è quello di insediare nell'ambito territoriale un sistema di parcheggi in struttura, la nuova stazione intermedia della cabinovia che proseguirà verso l'abitato di Sardagna ed il Monte Bondone, la nuova arena per eventi sportivi e per spettacoli, l'approdo della nuova passerella ciclo-pedonale, in asse con via Verdi e il nuovo grande parco che, oltre a costituire un'importante area verde per l'abitato di Piedicastello, avrà una vocazione sportiva con dotazione di spazi attrezzati all'aperto.

Nel 2026 aprirà il cantiere del **Nuovo polo ospedaliero**, che dovrebbe essere concluso entro il 2031. Entro quella data dovrà esser completata la **revisione dei collegamenti viabilistici e del trasporto pubblico con la zona di via al Desert**, che diventerà un forte attrattore di traffico. Nel contempo, **dovranno essere riviste le funzioni del vecchio ospedale Santa Chiara**, del poliambulatorio Crosina Sartori e di villa Igea aprendo un confronto con la Provincia e con la Circostrizione: il nuovo assetto urbanistico dovrà portare a una **riqualificazione della Bolghera**, che ha molto risentito in questi anni della presenza dell'ospedale in termini di traffico e di qualità della vita.

LA CITTÀ SOCIALE È UNA CITTÀ SICURA

1) Aver cura di Trento ci fa stare bene

“Tra i problemi emergenti si rilevano l'isolamento, la solitudine e lo sgretolamento delle reti familiari (...) tra le priorità e proposte: la partecipazione e la cittadinanza attiva, supportare e stimolare il sistema di reti di prossimità e di vicinato (...). Quando la cittadinanza abita i luoghi non solo li rende più sicuri ma li trasforma in veri e propri spazi di comunità inclusivi (...)”.

Questi temi tratti dal percorso di Trento Capitale italiana ed europea del volontariato sono emersi in tutta la loro evidenza anche in ogni occasione di dibattito sui temi del sociale, per esempio nella fase di costruzione del “Piano Sociale del Territorio Val d'Adige”, ma anche

nel confronto sulla città e sul suo futuro in “SuperTrento”, il percorso partecipato per immaginare la città nella prospettiva dell'interramento del tratto cittadino della ferrovia.

A fronte di un crescente disagio e di una fragilità sociale, emerge anche la grande potenzialità di una comunità attiva che può e vuole prendersene cura.

Invecchiamento della popolazione, isolamento, solitudine e sgretolamento delle reti familiari, aumento dei lavoratori poveri, aumento delle dipendenze, emarginazione, malessere giovanile alimentano un disagio che non solo colpisce le persone più fragili ma si riverbera sull'intera vita sociale. Il senso di insicurezza, così spesso dichiarato dalle nostre cittadine e dai nostri cittadini, è condizionato molto dalla convivenza con questo disagio.

Certo è che se disagio e fragilità non vengono riconosciuti e affrontati con servizi adeguati dalle amministrazioni competenti, i casi di deriva verso illegalità e criminalità diventano purtroppo sempre più probabili.

Mancano purtroppo i servizi di supporto a livello provinciale strutturati e capillari che siano in grado di dare risposte concrete al fenomeno. In questa situazione già delicata, va evidenziata la grave responsabilità della Provincia non solo per aver concentrato a Trento tutti i migranti richiedenti asilo, ma per aver anche smantellato i servizi di accoglienza e di integrazione. Gli impegni da assumere rispetto a queste problematiche sono molti, urgenti e complessi e riguardano da un lato il sostegno alle fragilità, dall'altro la gestione dei migranti richiedenti asilo.

Sostegno alle fragilità

Nel caso dell'**invecchiamento della popolazione** l'impegno che intendiamo assumerci è quello di garantire il più possibile l'**autonomia** delle persone, del loro potere di scelta, del loro **benessere**, organizzando un sistema di assistenza che sostenga l'**invecchiamento attivo**, la **domiciliarità**, prevedendo un numero molto più consistente rispetto all'attuale di alloggi protetti per gli anziani per ritardare un accesso alle RSA che toglierebbe risorse a chi ne ha più bisogno. Peraltro una razionalizzazione del sistema dei servizi di questa natura può comportare una notevole riduzione dei costi sempre crescenti per l'amministrazione pubblica. Costi che, nella prospettiva dell'attuale trend demografico, diventeranno a brevissimo insostenibili.

Riguardo alla **fragilità psicologica** riteniamo che un **servizio di psicologia di base** pubblica vada sostenuto e strutturato in modo più deciso viste anche le esperienze positive avviate in diverse altre città (Milano, Mantova e la Marca Veneta). Il servizio va strutturato in affiancamento ad altri servizi esistenti e in accordo e collegamento con gli ordini professionali, le associazioni e gli enti del terzo settore che presentino esperienza nel campo. Per facilitarne l'accesso, considerando che è di fondamentale importanza la sua diffusione capillare sul territorio, Comune e Circoscrizioni possono garantire supporto individuando spazi idonei.

Riguardo alle **dipendenze** va preso atto che il consumo di sostanze psicoattive è una problematica con cui anche Trento, come molte altre realtà urbane italiane ed europee, si deve necessariamente confrontare. Secondo il principio della riduzione del danno, numerose città italiane, tra cui Bolzano, hanno già introdotto **servizi “drop-in”** (sostenuti da organismi internazionali come l'OMS e l'ONU) per scambiare le siringhe usate con siringhe nuove e migliorare così la qualità della vita degli utenti riducendo l'impatto negativo sulla comunità. **Intendiamo introdurre questo servizio anche a Trento.**

La possibilità di ottenere gratuitamente siringhe pulite in cambio di quelle usate evita il riutilizzo di quelle contaminate, riduce il rischio di infezioni e il diffondersi di malattie infettive (come HIV ed epatiti) ed evita la dispersione delle siringhe in luoghi pubblici e nell'ambiente. A Bolzano la media annuale di siringhe erogate è di 35.000. Inoltre un servizio "drop-in" può offrire supporto sanitario (oltre allo scambio di siringhe, consulenza medica, test per malattie infettive), psicologico e sociale, contribuendo a ridurre i rischi di infezioni, overdose e altre complicazioni sanitarie; garantisce informazioni agli utenti e alla comunità sui rischi associati al consumo di sostanze e sulle strategie di prevenzione; diventa un riferimento di inclusione e supporto sociale, un luogo sicuro per le persone più emarginate, favorendo e facilitando l'accesso a ulteriori servizi di supporto, come programmi di reinserimento lavorativo e abitativo, contribuendo alla riduzione dell'impatto sociale e dei comportamenti problematici come atti di microcriminalità e furti.

Per **contrastare la perdita di rete sociale** vogliamo attivare ogni azione che faciliti l'incontro e la socializzazione, sostenendo e diffondendo la **cultura dei "beni comuni"**, promuovendo **eventi e percorsi formativi per valorizzare le differenze culturali**. Vogliamo **rendere vive e vissute le zone più critiche** della città e **sostenere il commercio di prossimità** anche quale elemento di presidio dello spazio pubblico.

Nel prevedere nuove strutture e nel **valorizzare il patrimonio esistente**, come quello scolastico, intendiamo **semplificarne le possibilità di utilizzo per altre funzioni e servizi** e impostare le nuove progettazioni per la comunità secondo il principio dei **"laboratori di convivenza"** come si sta facendo nel percorso di rifunzionalizzazione delle ex scuole Bellesini a Cristo Re.

Gestione dei migranti richiedenti asilo

Riteniamo necessario e urgente **ridefinire con la Provincia e il Commissariato del Governo il sistema di accoglienza** prendendo atto del risultato decisamente fallimentare di quello attuale. Come detto in premessa le condizioni poste dalle scelte provinciali non rispettano la dignità delle persone migranti, non considerando in nessun modo il loro benessere, con tutte le note conseguenze sull'intera comunità. Inoltre, avendo smantellato ogni percorso di accoglienza e accompagnamento, l'attuale sistema ha reso sostanzialmente impossibile l'introduzione dei migranti nel sistema economico che ne ha invece estremo bisogno come è stato richiesto esplicitamente dalle associazioni di categoria.

Tutto questo, ribadiamo, non pone in secondo piano l'attività di presidio e di controllo esercitato dalle forze dell'ordine che va confermato e sostenuto in costante collaborazione con i vari enti competenti.

Gestione della "mala movida"

Oltre a ricercare soluzioni anche logistiche per la socialità e il divertimento per e in collaborazione con i giovani della città, sulla scorta dei buoni risultati ottenuti riteniamo di sostenere ed estendere il servizio prestato dai cosiddetti "street tutor". Questa iniziativa prevede il coinvolgimento di professionisti qualificati per monitorare e garantire il rispetto delle **norme di sicurezza e ordine pubblico**. L'obiettivo è rendere più sicure le serate in città, contribuendo al **benessere** dei residenti e dei visitatori. Il servizio è stato molto apprezzato dai titolari dei locali del centro e dai residenti ed è servito sia come deterrente sia per garantire un intervento immediato in caso di "mala movida" e comportamenti incivili.

2) Una città per i bambini e per i giovani

Governare una città rende necessaria una doverosa assunzione di responsabilità nei confronti delle generazioni future. Oltre al problema dell'**eredità che la nostra generazione lascerà in campo ambientale** si evidenzia sempre più distintamente **l'emergenza del cosiddetto "inverno demografico"**, cioè il costante aumento dell'età media causato dalla crisi della natalità, fenomeno appesantito dal processo di "fuga" dei giovani, soprattutto dei giovani formati e qualificati, dal nostro territorio.

Con riguardo all'inverno demografico, la consiliatura che sta per terminare si è fortemente impegnata nell'**abbattimento delle rette dei nidi** e nell'attivazione del **servizio sperimentale 0 – 6 anni** per aumentare la disponibilità. Si tratta di misure concrete che intendiamo consolidare e rafforzare nella prospettiva di **poter considerare l'asilo nido come servizio universale al pari della scuola materna**.

Le bambine e i bambini di Trento, indipendentemente dalla fascia di reddito della propria famiglia, sono così messi nella condizione di accedere a una forma di **socialità precoce e qualificata**, con un **impatto positivo sulla parità di genere** visto che la diminuzione dei costi del nido e l'aumento dei posti a disposizione **favoriscono il lavoro femminile e dunque l'autonomia non solo economica delle donne**.

Nell'anno accademico 2022/2023, la popolazione universitaria contava 17.191 iscritti di cui solo 1.790 residenti nel comune di Trento, 4.004 negli altri comuni della provincia e 11.397 fuori provincia. Questo significa che all'interno della nostra città **abbiamo ospitato 15.401 giovani di fuori Trento**. Questi giovani hanno contribuito ad **abbassare l'età media** della popolazione, hanno **sostenuto l'economia locale** in termini di alloggi, esercizi pubblici, esercizi commerciali, hanno **stimolato la città e la sua offerta culturale, sportiva, ricreativa**. Ci sono state alcune criticità di convivenza con i residenti ma la presenza degli studenti ha portato un forte impulso alla vitalità della città. Per quanto riguarda i servizi come il **trasporto pubblico** si è dato risposta **individuando soluzioni diverse** e innovative come il **servizio di trasporto pubblico a chiamata "On-Off"**, a tutto vantaggio dell'intera comunità. Questo servizio infatti è stato impostato in collaborazione con Trentino Trasporti consultando direttamente i rappresentanti degli studenti. Il servizio ha ottenuto un ottimo gradimento fin dalla prima attivazione e si è progressivamente affinato fino a ritenere che potesse essere utile **non solo per gli studenti ma per l'intera comunità**. Infatti è già stato esteso alla zona di Ravina e Romagnano per gli orari difficilmente servibili da una linea tradizionale, non solo serali.

15.401 giovani sono un patrimonio enorme per una città come Trento. Per comprenderne la portata potremmo dire che se si trattasse della popolazione di una città, sarebbe la sesta città del Trentino (tra Arco 17.754 ab e Mori 10.208 ab).

Il problema che si rende evidente è che **Trento ha poche capacità di trattenere questi giovani dopo la conclusione del percorso universitario**. I motivi sono molti e fanno riferimento alla maggior dinamicità di altre realtà che offrono più opportunità lavorative, culturali, di svago, di servizi oltre che migliori retribuzioni. Incide **anche il costo della vita da noi molto alto con particolare riguardo agli alloggi**.

L'impegno che intendiamo assumerci è di **creare condizioni che possano intercettare maggiormente le aspettative dei giovani** agendo sia sui servizi che sulle occasioni lavorative, culturali, di svago, individuando e attrezzando luoghi adeguati e percorsi di

accesso alla residenza collaborando con gli enti di riferimento (es. Opera Universitaria), associazioni di categoria, ecc. e coinvolgendoli maggiormente nella progettazione delle attività e dei servizi comunali.

Un'ipotesi di lavoro potrebbe essere, per esempio, quella di **estendere l'offerta di residenza dell'Opera universitaria anche ai neo laureati** così da favorirne la permanenza a Trento e l'accesso al mondo del lavoro.

Ulteriore attenzione va posta alla **fascia di età delle scuole medie che manifesta un diffuso disagio** che spesso si traduce in atti di vandalismo, nell'assunzione di alcool e di sostanze stupefacenti, in difficoltà relazionali. Si registra a proposito un aumento del cosiddetto fenomeno "Hikikomori", che si configura come una forma di ritiro sociale patologico che comporta una volontaria reclusione nella propria abitazione.

3) Nuovi spazi per l'abitare

La pandemia da Covid 19 e la crisi economica che ne è conseguita hanno **acuito le disuguaglianze già presenti in Italia**. In questo scenario è emerso in modo dirompente come **l'abitare sia uno tra i diritti negati a una parte sempre più significativa della nostra popolazione**. L'emergenza è alimentata da nuove e diversificate situazioni di disagio grave, temporaneo o stabile dovute a difficoltà psicologiche, povertà, dipendenze, disgregazione delle famiglie, immigrazione.

L'accesso a un abitare funzionale e sostenibile va inteso non solo come un diritto, ma anche come uno strumento di contrasto delle disuguaglianze e di supporto a processi di crescita individuale e della società in senso lato (es: per garantire la presenza di nuova forza lavoro indispensabile per la crescita dell'economia locale).

L'accesso alla casa è però un percorso difficoltoso non solo per le fasce fragili della società ma, visto l'impegno economico che presuppone sia per l'acquisto che per la locazione, anche per la cosiddetta "fascia grigia" della popolazione, ovvero **per chi non ha i requisiti per accedere all'edilizia residenziale pubblica, ma non ha nemmeno la capacità economica per accedere al libero mercato**. Questa condizione **coinvolge in particolare i giovani**, che pure Trento e il Trentino dovrebbero fare il possibile per attrarre e mantenere sul territorio per contrastare l'invecchiamento demografico e garantire nuove forze lavorative e sociali.

Inoltre la difficoltà di accesso alla casa, in particolare in locazione, rende meno attrattiva la nostra città nei confronti di chi potrebbe trovare occasioni di lavoro, studio, ricerca.

Per Trento, che ospita un importante ateneo e centri di ricerca di altissimo livello, questo aspetto assume un rilievo determinante che intendiamo convintamente affrontare in raccordo con Provincia e Università per esempio **potenziando le strutture degli studentati per poter accogliere anche neo laureati, ricercatori, dottorandi, visiting professor** ecc.

Altri aspetti determinanti da approfondire e gestire per impostare un'efficace politica per la casa riguardano il costante **aumento della popolazione anziana**, fenomeno che comporta una notevole diminuzione del numero di componenti per famiglia, una **crescita dei nuclei mono-personali** e del numero di **appartamenti inutilizzati** la cui entità è molto difficile da stimare.

Questo complesso di problematiche necessita di una politica per la casa nuova e più articolata che possa introdurre modelli abitativi innovativi: tra questi, il co-housing, con piccole abitazioni per anziani con servizi comuni. Va potenziata inoltre la convivenza tra soggetti fragili, esperienza attualmente in corso, promossa dal servizio Welfare, che fa incontrare persone senza casa con persone che hanno perso parzialmente la propria autonomia e quindi necessitano di un supporto e di una presenza quotidiana anche se non costante.

La politica provinciale in tema di abitare non sembra considerare un ripensamento rispetto alle proprie modalità gestionali e il Comune di Trento ha poche possibilità di intervento anche a causa di un rapporto con Provincia e ITEA non adeguato e da rivedere. Va inoltre messo in evidenza **il sostanziale blocco delle attività di ITEA** con nessun nuovo alloggio realizzato e pochissimi interventi di rinnovamento di quelli esistenti.

Nella gestione del patrimonio edilizio residenziale pubblico, quella che oggi svolge il Comune di Trento si riduce infatti a **una funzione prettamente amministrativa**, di mero adempimento. Questo ruolo non riesce in alcun modo ad incidere su un'emergenza casa evidente anche nei numeri: **su un patrimonio complessivo di circa 10.600 alloggi pubblici** gestiti da ITEA (di cui quasi 4.500, cioè il 42%, a Trento) oggi ce ne sono oltre **1.000 sfitti**. È necessario un **rilancio di ITEA** a cui intendiamo contribuire **ribadendo la richiesta di una presenza del Comune negli organi di amministrazione** e rafforzando il ruolo comunale, per **incidere nell'accompagnamento all'abitare**, almeno per gli immobili di nostra proprietà.

Parallelamente intendiamo **proseguire con le attività di sostegno al canone** erogate dal Comune su fondo provinciale (1.000 all'anno richieste tutte finanziate) e **con l'appoggio alle attività del Progetto locazione – Un patto per la casa** che si occupa di mediazione tra inquilini e proprietari. Con la recente trasformazione nella **fondazione di partecipazione Trentino Abitare**, il progetto amplierà la propria attività e, in collaborazione con i privati, recupererà edifici dismessi da destinare ad alloggi. Intendiamo inoltre valutare l'opportunità di istituire un fondo comunale per intervenire nei casi di morosità incolpevole.

Uno dei fronti su cui vogliamo agire è infatti l'**abbattimento della quota di unità abitative di proprietà sfitte**. È necessario agire nell'ottica di **rassicurare e proteggere sia gli inquilini che i proprietari**.

Riteniamo inoltre che vada verificata l'applicazione della **riduzione dell'aliquota IMIS a sostegno del canone concordato** che, a fronte di un notevole mancato introito per il Comune, non sembra aver sortito particolari effetti nello sbloccare appartamenti inutilizzati quanto meno nel primo anno di applicazione.

Per aumentare le possibilità di intervento diretto del Comune, intendiamo sollecitare la Provincia a una possibile **integrazione della legge sull'IMIS che consenta di poter incidere anche sugli appartamenti sfitti**.

Riteniamo inoltre fondamentale trovare **nuove modalità per l'acquisizione di nuovi alloggi anche agendo sulla normativa urbanistica**.

Come già avviene in molte altre realtà, sia in Italia che nel resto d'Europa, vogliamo proporre di **inserire nella legge urbanistica provinciale l'obbligo di prevedere percentuali predefinite delle superfici residenziali da dedicare all'edilizia pubblica, agevolata e/o al social housing, per le aree subordinate a pianificazione attuativa e per interventi edilizi diretti di una certa dimensione**. In questo modo si aumenta la dotazione di questa tipologia di alloggi, si sostiene l'integrazione sociale e si evitano le grandi

concentrazioni di edilizia pubblica che hanno sempre comportato difficoltà di convivenza e di relazione con le comunità.

Infine, va ricordato il progetto di realizzare un ostello dei lavori alle ex scuole Bellesini.

4) Promuovere la partecipazione e il nuovo ruolo delle Circoscrizioni

Se la città è il luogo dell'incontro e del confronto, la partecipazione è un presupposto essenziale per sostenere questo ruolo. La partecipazione è spesso considerata come un appesantimento e allungamento dei tempi dei procedimenti relativi alle opere pubbliche o dei tempi delle procedure di pianificazione e programmazione. Tanto più nella fase attuale, spesso caratterizzata da un approccio emergenziale, dove la riduzione dei tempi procedurali è una richiesta sollevata da tutti e da ogni parte. In realtà le procedure che hanno contemplato **processi partecipativi** dimostrano l'esatto contrario vista la capacità del dibattito su opere o temi di interesse della comunità di migliorarne la progettazione e la realizzazione.

Partecipazione significa **costruire una comunità consapevole della complessità di una città e di un territorio.** La consapevolezza è anche garanzia del **riconoscimento del ruolo** di chi è chiamato a governare la città e il territorio e della distinzione tra priorità, speranze e competenze dei tecnici a cui necessariamente affidarsi per le traduzioni progettuali.

Se riteniamo che la partecipazione venga riconosciuta e agita come tratto distintivo dell'azione dell'amministrazione si rende necessario un cambio di impostazione sia a livello tecnico che a livello politico.

A livello tecnico si dovrà **diffondere la cultura stessa della partecipazione** con percorsi formativi e l'integrazione di **nuove specifiche professionalità**; si dovranno utilizzare gli **strumenti specifici** attraverso i quali elaborare le proposte e discuterle con la popolazione (es. Assemblee dei Cittadini, patti di collaborazione, percorsi partecipati) e si dovrà ridefinire il modo in cui i Servizi comunali collaborano tra di loro attraverso strategie di lavoro interno condivise.

A livello politico si dovrà pensare a una **strutturazione diversa da quella attuale per il decentramento dell'attività amministrativa.**

Le Circoscrizioni sono nate dall'esigenza di alimentare la partecipazione dei cittadini alla vita politico-amministrativa della città ed è proprio questo principio che riteniamo vada sostenuto evitando che questi organi siano riduttive repliche dell'attività del Consiglio comunale. Una partecipazione effettiva necessita di formazione professionale, di strumenti e di un luogo di riferimento per la comunità.

Crediamo sia fondamentale dare spazio a una **riforma delle Circoscrizioni** capace di portare nuova forza a queste istituzioni, adeguando il loro ruolo e immaginando funzioni e servizi corrispondenti ai bisogni e ai desideri delle persone che abitano sul territorio.

In questa prospettiva, gli spazi circoscrizionali devono cambiare forma per **diventare "case di comunità" intese come presidi e punti di riferimento per le persone, luoghi di incontro e interazione più accessibili, spazi accoglienti, ibridi e sperimentali** dove i rappresentanti circoscrizionali possano **interagire** con le **associazioni** e i **singoli cittadini** sui vari temi di interesse della collettività potendo contare sulla collaborazione delle professionalità interne all'amministrazione formate sui processi partecipativi.

Per il sostegno di queste attività, proponiamo di introdurre una figura professionale quale l'**Animatore di comunità** che dovrà agire per **individuare le criticità e i fattori di pressione sui quartieri**, agendo di comune **accordo con tutti i livelli istituzionali**, in confronto con i Presidenti, i Consigli circoscrizionali e le commissioni di lavoro. È fondamentale **dotare queste figure anche di spazi** dove poter organizzare e costruire momenti di relazione e di promozione del benessere delle persone.

La riforma delle Circoscrizioni deve rappresentare un progetto di consiliazione e un percorso aperto alla cittadinanza, alla struttura del Comune e alle parti politiche. Questo progetto affonderà le proprie radici nelle politiche per la partecipazione promosse dal Comune e dovrà giungere al termine entro la fine della consiliazione in modo da poter avviare le rinnovate Circoscrizioni a partire dalla successiva.

STA CRESCENDO UNA CITTÀ NUOVA

5) I progetti ferroviari: un'opportunità e un impegno per la città

Perché il programma di governo della città per il prossimo mandato consiliare possa considerarsi realistico ed efficace, è bene ricordare che **il progetto della circonvallazione ferroviaria per le merci non è un progetto del Comune di Trento**. È un **progetto di livello europeo** elaborato nell'ambito del progetto di potenziamento del "Corridoio del Brennero" che è a sua volta parte del "Corridoio Scandinavo-Mediterraneo", elemento centrale della rete di trasporto europea. **È un'opera sostenuta e finanziata dallo Stato italiano e il suo tracciato è stato definito dalla Provincia autonoma di Trento nel 2009**.

Va anche ricordato che **non era al Comune di Trento che competeva l'approvazione o meno di quest'opera** ma a una Conferenza dei Servizi sulla scorta del parere del Comitato Speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e dell'approvazione della relativa VIA - Valutazione di Impatto Ambientale - approvata dall'allora Ministero per la Transizione Ecologica. In tutta questa procedura i pareri come quello del Comune di Trento non rientravano tra i cosiddetti "pareri qualificati".

In questo scenario **il ruolo che l'Amministrazione comunale ha con realismo assunto è stato da sempre quello di porre condizioni al progetto tali per cui le ricadute per la città fossero le migliori possibili e che le criticità che un progetto di questa complessità porta con sé potessero essere adeguatamente mitigate o, meglio, annullate**.

Le condizioni poste sono state scritte nero su bianco nelle pagine e pagine di **prescrizioni e osservazioni contenute nelle deliberazioni del Consiglio comunale del febbraio 2022** all'allora Progetto di Fattibilità Tecnico Economica. Queste prescrizioni hanno trovato riscontro nella loro quasi totalità nell'adeguamento progettuale posto a base della gara con cui si sono affidati i lavori e in particolare: **il prolungamento a nord della parte interrata con la previsione di una nuova fermata a Trento nord di interscambio tra Brennero e Trento-Malé**, la predisposizione di **adeguati svincoli perché il collegamento merci futuro verso nord prosegua in galleria** e non in affiancamento ai binari della linea attuale,

l'istituzione dell'Osservatorio Ambientale e per la sicurezza dei lavoratori a garanzia del controllo continuo delle attività dei cantieri, **l'integrazione delle analisi ambientali** (solo per citarne alcune).

Vi sono anche delle pre-condizioni che l'Amministrazione comunale ha posto condividendole pienamente con l'Amministrazione precedente (come precisato nella relazione illustrativa della Variante al PRG 2019) ovvero **l'impegno che l'impostazione progettuale della circonvallazione fosse tale da consentire la realizzazione dei progetti di riqualificazione urbanistica e di nuova gestione della mobilità cittadina** che in questi anni non si sono potuti concretizzare: **l'interramento del tratto cittadino della ferrovia storica e il progetto "Nordus"** (allora definito come il potenziamento della ferrovia Trento-Malé in funzione di un nuovo sistema di trasporto pubblico in sede propria ad alta frequenza e alta capacità). **È il concetto del cosiddetto "progetto integrato"**.

Dell'interramento del tratto cittadino della ferrovia, tra l'ex Scalo Filzi e il quartiere delle Albere, **saranno molte le aree che si avvantaggeranno** direttamente lungo i suoi circa due chilometri e mezzo come la zona di via Castelbarco, piazzale Sanseverino, via Verdi, via Canestrini, corso Buonarroti, via Fratelli Fontana, ovvero **aree tra le più densamente abitate di tutto il territorio comunale**. Sarà però la città intera ad avere benefici **dall'interramento della ferrovia** per le straordinarie potenzialità innescate da questa visione: pensiamo alla possibile **ricucitura urbanistica** tra parti della città oggi separate dai binari e alla possibilità di creare **nuovi spazi urbani, nuovi spazi per il verde, nuove connessioni pedonali, ciclabili e per il trasporto pubblico** che potrà aggirare il centro storico con percorsi dedicati altrimenti non prevedibili; pensiamo alla possibilità di riavvicinare la città al suo fiume. **"SuperTrento" è il percorso partecipato** sviluppato nel 2023 proprio per **dare contenuti a queste potenzialità in condivisione con l'intera comunità**. I suoi esiti sono oggi la base degli approfondimenti tecnici in corso in collaborazione con Ferrovie dello Stato, con la Provincia e con Trentino Trasporti.

L'altro aspetto di enorme vantaggio per l'intero territorio è relativo alla possibilità di **una migliore gestione dei transiti ferroviari** consentita dalla disponibilità di due binari esclusivamente dedicati alle merci e due riservati ai passeggeri. Questa separazione consentirà **non solo la razionalizzazione del trasporto merci ma anche una maggiore articolazione dell'offerta del trasporto passeggeri**, sia a livello locale che sovra locale, più corrispondente alla domanda attuale e futura: come evidenziato nel capitolo sulla mobilità, l'intero progetto di potenziamento del corridoio del Brennero e l'apertura del tunnel di base comporteranno una offerta di mobilità su ferro non paragonabile a quella odierna con un ampliamento immenso del bacino dei possibili visitatori anche per la nostra città. Inoltre potranno essere integrate le fermate della linea del Brennero sul nostro territorio con la **riattivazione della fermata di Mattarello e l'attivazione della nuova fermata prevista a Trento Nord**.

Tutte queste previsioni di grandissimo interesse per la città dovranno ovviamente essere perseguite alla luce di un continuo controllo dell'adeguatezza delle modalità di intervento, come richiesto ancora nel febbraio 2022 e come intendiamo ribadire, a **garanzia della salute e della sicurezza di cittadini e lavoratori, della tutela dell'ambiente e della minimizzazione dei disagi** dovuti alla presenza delle aree di cantiere.

6) Una mobilità più efficiente e sostenibile

Nel febbraio 2023 il Comune di Trento ha approvato il **PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile**. Il PUMS prevede un **progressivo trasferimento di quote di trasporto dal veicolo privato alla mobilità collettiva e alla mobilità dolce**, sostenendo l'intermodalità e l'interconnessione tra le diverse modalità di spostamento, perseguendo l'obiettivo principale di **mitigare gli impatti ambientali e urbanistici dovuti all'uso indiscriminato dell'auto privata**.

Se la città è il luogo dell'incontro, della socialità, del confronto, **gli spazi pubblici devono essere facilmente e piacevolmente accessibili, salubri e sicuri**. Devono **garantire l'autonomia anche delle fasce più deboli** quali bambini, ragazzi e anziani. I sistemi di mobilità devono non solo perseguire la **capacità trasportistica** ma anche la **qualità urbana**.

In questa prospettiva gli obiettivi del PUMS sono:

- la riqualificazione degli spazi pubblici
- la garanzia di mobilità e accessibilità per tutte le cittadine e tutti i cittadini con particolare attenzione alle fasce oggi più penalizzate (quelle che non utilizzano l'auto privata)
- l'aumento della sicurezza stradale
- la riduzione dell'inquinamento dell'aria

Per perseguire questi obiettivi, nella scorsa consiliatura sono stati fatti importanti **investimenti sulla ciclabilità**; è stato **potenziato il trasporto pubblico** (vedi il Bus rapid transit Trento-Lavis); è stato sperimentato il trasporto a chiamata notturno (On/Off); sono stati attivati i **progetti “Strade da vivere”** nelle Circoscrizioni di Gardolo, Mattarello e Oltrefersina; sono stati **razionalizzati gli spazi di parcheggio** e la loro gestione (potenziamento del parcheggio all'ex Italcementi e introduzione delle tariffe notturne nei parcheggi di attestamento per garantirne la fruibilità diurna); sono stati progettati **l'ascensore inclinato tra la zona della Busa e Mesiano**, la **passerella ciclopedonale sul fiume Adige** tra il centro città e il futuro parcheggio di attestamento ovest sull'area ex Italcementi. Si è collaborato con la Provincia al progetto per **il grande impianto a fune per collegare il centro città con la destra Adige e quindi con Sardagna, Vaneze e Vason** sul Monte Bondone; è stato portato a termine un importante studio di **approfondimento del cosiddetto “Progetto NorduS”**, il sistema di trasporto pubblico ad alta frequenza e capacità sulla direttrice nord-sud. È **in fase di realizzazione il potenziamento del centro intermodale della città** nell'area ex Sit con la realizzazione della nuova sede dell'autostazione integrata con la partenza dell'impianto a fune verso la destra Adige e verso il Monte Bondone.

Da tutti questi studi e da tutte queste progettualità emerge la **necessità di una migliore collaborazione con la Provincia e con la società Trentino Trasporti**, nella consapevolezza che la mobilità di Trento non deve far fronte solo alle proprie necessità ma risente e ha ricadute importanti nei confronti dell'intero territorio provinciale e buona parte della sua popolazione.

Emerge la necessità di un maggiore coordinamento integrando nuovi strumenti e nuove specializzazioni nella struttura tecnica (da sviluppare in collaborazione con la PAT ma anche con il DICAM - Dipartimento di ingegneria civile, ambientale e meccanica dell'Università) e ripensando anche il rapporto con l'attuale società di trasporto.

Emerge in particolare la necessità, ben evidenziata nel PUMS, di **razionalizzare il sistema della sosta** sostenendo il più possibile la **realizzazione di parcheggi pertinenziali** o a uso pertinenziale a favore dei residenti e **di parcheggi scambiatori**, per i fruitori della città che provengono da fuori comune o dai sobborghi, collegati alla città con adeguati sistemi di mobilità collettiva o dolce. Si rivelano invece controproducenti **i parcheggi a rotazione interni alla città che sono attrattori e generatori di traffico.**

Riguardo ai **parcheggi pertinenziali**, oltre a quello in fase di realizzazione alla nuova stazione delle autocorriere nell'area ex Sit intendiamo approfondire la possibilità di costruire un parcheggio interrato sotto l'attuale parcheggio in superficie in via Grazioli nei pressi del parco di Piazza Venezia. Con l'ausilio delle nuove tecnologie di riconoscimento delle targhe (come per i varchi della ZTL) riteniamo di **integrare la dotazione dei parcheggi pertinenziali, almeno nelle ore notturne, mettendo a disposizione i parcheggi di alcune scuole.**

Riguardo ai **parcheggi scambiatori**, oltre a quelli che saranno direttamente collegati al sistema di trasporto pubblico principale sulla direttrice nord-sud (zona rotatoria Bermax e svincolo di Canova) vanno realizzati anche quelli **a est della città** per drenare il traffico proveniente dai sobborghi di collina. In particolare riteniamo opportuno progettare e realizzare il parcheggio già previsto dal PRG **a Mesiano di fronte all'ingresso della sede del Dipartimento di Ingegneria funzionalmente collegato all'ascensore inclinato in corso di realizzazione.** L'ascensore collegherà Mesiano a viale Bolognini e consentirà di raggiungere la parte est della città in brevissimo tempo senza creare traffico e senza subirne le conseguenze. Inoltre intendiamo realizzare il parcheggio **in località Corallo che consentirà l'intermodalità con le linee 5 e 9**, riducendo la pressione veicolare sul centro città.

Contestualmente intendiamo estendere **la ZTL - Zona a Traffico Limitato** liberandola il più possibile dalla sosta su strada (in questa prospettiva sono fondamentali i parcheggi pertinenziali) così da facilitare la socialità, la pedonalità e la ciclabilità ma anche gli utilizzi temporanei per carico/scarico, interventi tecnici di artigiani e altro.

Per la **distribuzione delle merci nella ZTL**, preso atto dell'insostenibilità di un sistema centralizzato di smistamento delle merci e distribuzione con effettuazione dell'ultimo miglio con mezzi elettrici, riteniamo di perfezionare ulteriormente l'assetto normativo per **favorire ancora di più l'utilizzo di mezzi elettrici di piccole dimensioni** attivato proprio a seguito delle ultime modifiche normative sull'accesso alla ZTL.

Riguardo al **“Progetto NorduS”** emerge, in qualsiasi scenario indagato, **l'assoluta necessità di realizzare i parcheggi scambiatori** per drenare il traffico proveniente da nord e dalla Valsugana scaricando così il traffico da via del Brennero, via Bolzano e via Alto Adige. In questo modo potremo porre le condizioni per **dedicare quote delle sezioni di questi tratti stradali a percorsi dedicati ai mezzi del trasporto pubblico** aumentandone l'efficacia e portandoli a una capacità di trasporto effettivamente concorrenziale a quella dell'auto privata.

Se inizialmente si prevede l'attivazione di un BRT – *Bus Rapid Transit*, **la nostra prospettiva rimane quella di impostare l'ossatura principale del trasporto pubblico con un sistema tranviario** sia a nord (anche nella prospettiva del potenziamento della ferrovia Trento-Malé) che a sud della città, sfruttando l'interramento del tratto cittadino della ferrovia per aggirare il centro storico.

La previsione a brevissimo di una novità normativa sulla possibilità di introdurre il cosiddetto **tram-treno** apre a nuove prospettive. Il tram-treno, in estrema sintesi, consente a convogli di tipo tranviario di viaggiare sia su linee tranviarie che ferroviarie semplificando su queste ultime la gestione degli attraversamenti che, per la velocità limitata e le caratteristiche dei mezzi, verrebbero trattate con semplici segnali luminosi integrati da sbarre con chiusure con tempi limitati al minuto e quindi di molto inferiori a quelle per i treni. Questa tecnologia apre a una possibile diversa riqualificazione dell'attuale Trento Malé.

In ogni caso riteniamo che si renda necessario uno sguardo alla mobilità su ferro di fondovalle che travalichi i confini comunali ricucendo a nord la Piana rotaliana e Lavis alla città di Trento fino a Mattarello a sud.

Data l'importanza di queste scelte intendiamo sviluppare da subito gli approfondimenti tecnici e **procedere alla progettazione del nuovo sistema di mobilità ad alta capacità e frequenza** che andrà a costituire l'ossatura principale dell'intero sistema di mobilità comunale e sovra comunale. Anche considerando una fattibilità per lotti funzionali e la possibilità di partire con la realizzazione anche da sud, va definito un cronoprogramma e avviata la ricerca dei finanziamenti necessari.

È anche emersa l'utilità e l'**efficacia dei percorsi partecipativi** con particolare riferimento all'impostazione del **servizio "On-Off"**, sviluppato anche grazie a un proficuo confronto con i rappresentanti degli studenti e alle progettazioni dell'**iniziativa "Strade da vivere"**, con il ricorso a interventi di "urbanistica tattica". Gli esiti di questi progetti sono estremamente importanti e, per quanto riguarda l'applicazione delle cosiddette zone 30, sono sostenuti dai buoni risultati a un anno dall'avvio della sperimentazione a Bologna che dimostrano un'inequivocabile riduzione dell'incidentalità e delle sue conseguenze.

Un aspetto non risolto dal PUMS è relativo al collegamento tra città e sobborghi in particolare della collina est. Riteniamo fondamentale approfondire le possibilità di collegamenti alternativi tra questi sobborghi e la città immaginando anche collegamenti a fune e integrando comunque la dotazione di parcheggi scambiatori.

Un aspetto che riteniamo fondamentale considerare è quanto è emerso dal Piano di politica turistica che individua nella mobilità alternativa e sostenibile uno degli aspetti di maggior pregio della città e vede nei collegamenti ciclabili con i territori limitrofi una formidabile leva turistica. Il Piano evidenzia come *"le motivazioni di scelta della città prevalenti riguardano natura e paesaggio, la presenza di luoghi d'interesse culturale, ma anche posizione strategica della città e ospitalità/accoglienza"*.

In questa prospettiva risulta evidente la **grande potenzialità della ciclabilità estesa anche ai collegamenti con la rete provinciale** delle ciclabili e in particolare con la Valsugana (attualmente in fase di realizzazione) e con la Valle dei Laghi (non ancora prevista) che intendiamo sostenere. Inoltre va considerata la potenzialità nello sviluppo del cicloturismo del grande impianto a fune per il Monte Bondone.

Emerge in modo evidente la **necessità di un cambio culturale**, che ci impegniamo convintamente a stimolare, **rispetto ai temi della mobilità**. Oggi a Trento la maggioranza assoluta degli spostamenti cittadini è affidata all'utilizzo dell'automobile privata che grava pesantemente sulla qualità dello spazio pubblico, riducendone la fruibilità, incidendo

significativamente sui costi di gestione e manutenzione delle infrastrutture, aumentando l'insicurezza stradale e l'incidentalità, limitando la socialità, peggiorando la qualità dell'aria che respiriamo e, non da ultimo, contribuendo al processo di surriscaldamento globale che determina la drammatica crisi climatica ormai in atto.

Il principio ispiratore delle scelte di oggi e del futuro in campo di mobilità che intendiamo assumere è l'**intermodalità**. In primo luogo per facilitare la mobilità dei cittadini offrendo valide e facili alternative all'auto privata, ma anche nella **prospettiva aperta dai grandi interventi di potenziamento del Corridoio del Brennero** per cui l'accessibilità ai nostri territori sarà fortemente facilitata dalle nuove infrastrutture ferroviarie. Conseguentemente, l'attrattività degli stessi territori aumenterà in modo significativo.

In questa visione le città devono organizzarsi in modo da **saper accogliere i fruitori e i visitatori con un sistema di mobilità il più integrato possibile**. Per questo abbiamo puntato su un **potenziamento del centro intermodale cittadino nell'area ex Sit** che fosse in grado anche di **integrare il nuovo impianto a fune** che, sempre in questa visione di sistema, non svolge il solo ruolo di collegamento con la montagna ma anche di collegamento tra le due sponde del fiume, facilitando una connessione fondamentale tra la città e una delle aree di trasformazione di maggiore importanza per Trento, l'ex Italcementi. Nel punto di collegamento con l'ex Italcementi abbiamo previsto il grande parcheggio di attestamento per la città direttamente accessibile dalla viabilità principale (evitando quindi di andare a gravare sulla viabilità cittadina) che oltre a offrire un diretto accesso alla parte centrale di Trento, consentirà di compensare la riduzione dei parcheggi interni alla città che, per loro stessa natura, sono i principali generatori del traffico che grava sulle strade cittadine.

Il grande impianto a fune che si intende realizzare per collegare la città alla sua montagna **non è un impianto per i turisti ma anche per i turisti** e in particolare **non è un impianto per gli sciatori ma anche per gli sciatori**. Il collegamento città – montagna, nel nostro intendimento, può e deve assumere il ruolo di **infrastruttura speciale per un'offerta territoriale integrata**, a favore dei residenti, dei cosiddetti "city-user" e dei visitatori. Una infrastruttura per unire un territorio che troppo spesso è stato considerato disgiunto e che, viceversa, può e deve essere inteso come unitario come peraltro evidenziato nell'agenda strategica "Sistema Bondone 2035".

A favore dei **residenti**: perché il Bondone può essere inteso come un **grande parco di cui, se reso facilmente accessibile, potrà beneficiare tutta la comunità**; ma anche perché il Bondone è oggi caratterizzato da un notevole **patrimonio edilizio decisamente sottoutilizzato** che, in una prospettiva di facile accessibilità, potrà essere rigenerato, connesso alla città e quindi rivalutato (le fermate sono previste a Sardagna, Vaneze e Vason e collegano quindi direttamente buona parte del territorio urbanizzato del Bondone).

A favore dei **city-user**: perché il Bondone già oggi offre molte opportunità in termini di **offerta di servizi** da quelli di **tipo ambientale** a quelli di **tipo ricreativo**. La facilità di accesso potrà aprire a nuove forme di fruizione. Pensiamo per esempio alle occasioni culturali, scientifiche, ma anche ricreative per gli studenti universitari.

A favore dei **turisti** a cui si potrà proporre l'idea di **una città e della sua montagna come un'offerta unica ma nello stesso tempo straordinariamente variegata** come poche altre realtà possono offrire. Possiamo immaginare il turista che visita la nostra bellissima città e sale la sera a godere del fresco e dell'ambiente alpino della nostra montagna. Possiamo

immaginare il turista che d'inverno prediligerà pernottare tra i panorami innevati in quota ma forse avrà piacere di scendere comodamente e direttamente in città per una visita ai mercatini o ai nostri musei o al centro storico o per una serata a teatro. Ma possiamo anche immaginare chi invece prediligerà alloggiare in città per goderne in pieno l'ampia offerta sapendo però di poter dedicare anche qualche giornata a passeggiare sulla neve e a sciare sulle piste facilmente accessibili tramite il grande impianto potendo contare su una possibilità di offerta che pochissime altre realtà possono garantire. Possiamo immaginare un significativo **sviluppo del cicloturismo che è una delle leve più efficaci per la destagionalizzazione del turismo.**

Riguardo alla questione spesso posta dell'insostenibilità dell'impianto a fronte del mantenimento dell'accessibilità attuale su strada, va precisato che non è possibile prevedere la chiusura di una strada provinciale di valico. È però possibile e assolutamente efficace intervenire sulla regolamentazione della sosta per disincentivare l'uso dell'auto privata.

7) Grandi aree e strutture da rigenerare

Il Comune di Trento, come tanti altri capoluoghi europei, ospita molte grandi strutture da rigenerare. Si tratta di edifici dismessi che non hanno più la loro funzione originaria e non ne hanno ancora assunto una nuova. Tenendo conto che il territorio a Trento è una risorsa preziosa, occorre lavorare per accelerare e attivare le prospettive di **riconversione** come è stato fatto per esempio con il **“Santa Chiara Open Lab”, progetto complessivo di riqualificazione di un comparto della città improntato alla multifunzionalità e alla collaborazione con altri Enti.** Il progetto infatti ha previsto infatti oltre alle residenze, l'apertura di nuovi o rinnovati servizi come gli Uffici comunali, il centro anziani, il Centro giovani, l'Urban Center, le sedi degli Ordini professionali (architetti e ingegneri) e si estende al progetto **“ex Lettere”** quale polo aperto per imprese culturali e creative. Allo stesso modo l'Amministrazione comunale dovrà promuovere il recupero di grandi volumi, di proprietà comunale o di altre Amministrazioni, come l'ex questura, in posizione privilegiata e strategica a pochi passi dal castello del Buonconsiglio, l'hotel Panorama, che beneficerà della fermata del nuovo grande impianto verso il monte Bondone, l'attuale stazione delle corriere, che nel 2026 si trasferirà nell'area ex Sit, il vecchio municipio in via Belenzani e l'ex ostello in via Manzoni. Va inoltre sollecitato il rispetto dell'accordo con la Provincia sulla permuta delle aree che comprende il passaggio in proprietà al Comune dell'area ex Atesina, anche attivando azioni a tutela dell'interesse pubblico.

Un'attenzione particolare intendiamo porla nei confronti delle strutture di maggiori dimensioni come l'**attuale ospedale** che, in vista della realizzazione di quello nuovo in via al Desert, andrà completamente ripensata.

Gli elementi da considerare sono le dimensioni, la facile accessibilità, la vicinanza a parchi pubblici che fanno di quell'area la localizzazione ideale per strutture multifunzionali capaci di accogliere anziani (RSA) e giovanissimi (asili nido e scuole materne) ma anche giovani (studentato, sale studio) e luoghi di incontro per la socialità, in modo da garantire vitalità all'intera area e l'interazione tra gli ospiti a tutto vantaggio della loro inclusione nelle relazioni sociali che, nel caso degli anziani, incide profondamente sul loro benessere. Riguardo alle RSA, un'ipotesi potrebbe essere quella di trasferirvi la casa di riposo di San Bartolomeo affidando l'attuale struttura all'Opera universitaria per un ampliamento del vicino studentato

così come quella di via della Collina ripensando l'attuale destinazione a funzioni meno condizionate dalle condizioni fisiche e orografiche della localizzazione.

Tra le aree da rigenerare grazie all'insediamento di nuove funzioni, ci sono anche l'area San Vincenzo, a vocazione sportivo-ricreativa, e l'area ex Italcementi, dove troveranno posto la stazione della cabinovia per il monte Bondone, il nuovo palazzetto dello sport, l'approdo della passerella ciclopedonale in asse con via Verdi e un nuovo grande parco.

UNA CITTÀ CHE TUTELA IL SUO TERRITORIO

8) Una città che valorizza e protegge il suo ambiente

Governare una città rende necessaria una doverosa assunzione di **responsabilità nei confronti delle generazioni** future soprattutto in considerazione della **pesante eredità che la nostra generazione lascerà in campo ambientale**.

La crisi climatica incombe sulla vivibilità dei nostri territori e delle nostre città. Affrontare questa crisi non è un'opzione ma un imperativo.

Per questo, il primo atto che riteniamo assumere è l'**integrazione dello Statuto comunale inserendo i principi di sostenibilità, tutela dell'ambiente e del territorio e il principio intergenerazionale**, come è stato fatto dal Parlamento (con un voto bipartisan nel 2022) che ha integrato la Costituzione. Il nuovo comma 3 dell'art. 9 prevede che **la Repubblica** (dunque, tutti gli enti della Repubblica) **“Tutela l'ambiente, la biodiversità e gli ecosistemi, anche nell'interesse delle future generazioni”**.

In coerenza con la Costituzione, riteniamo opportuno integrare anche il nostro statuto Comunale come stanno facendo altri Comuni italiani.

Nel corso del mandato consiliare sono diversi gli strumenti adottati dal Consiglio comunale che convergono sull'obiettivo della transizione ecologica: il PAESC - Piano di Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima, il “Progetto REC - Dentro la sfida del clima”, il Piano del Verde urbano, il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile. A questi si aggiungono gli approfondimenti su vari temi come quello della chiusura del ciclo dei rifiuti, il tema delle aree inquinate di Trento Nord, il tema delle politiche del cibo.

Paesc

È nella prospettiva della transizione ecologica che il Comune di Trento nell'ottobre 2022 ha approvato il **PAESC – Piano di Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima** che, rispetto al precedente PAES – Piano d'Azione per L'Energia Sostenibile, ha integrato il tema del clima.

La strategia al 2030 del Comune di Trento contenuta nel PAESC è **allineata ai principali obiettivi strategici europei**, adottati anche dalla Provincia di Trento.

I principi fanno riferimento a innovazione, digitalizzazione, gestione sostenibile dei rifiuti, rigenerazione, economia circolare, più verde in città, produzione e consumo sostenibile del cibo, energie rinnovabili, mobilità sostenibile, turismo sostenibile e destagionalizzazione,

sostegno delle Comunità energetiche, valorizzazione della biodiversità e della rete delle aree protette, tutela delle risorse naturali (come l'acqua) e paesaggistiche, **nella consapevolezza che la tutela dell'ambiente e l'adattamento al cambiamento climatico rendono il territorio più sicuro e resiliente anche di fronte ai rischi idrogeologici.**

Il PAESC prevede **azioni di mitigazione** (per la riduzione dell'emissione di gas clima alteranti) e **di adattamento ai cambiamenti climatici** per rendere la **città più resiliente**. Le misure sono state individuate a seguito dell'analisi climatica a livello locale e delle criticità generate dal cambiamento climatico oltre che degli impatti sulle componenti sociali, paesaggistiche, infrastrutturali e territoriali in generale. Le azioni descritte puntualmente in specifiche schede (a partire dalla riduzione del consumo di suolo per arrivare ai molti interventi possibili sia sugli edifici che per gli spazi aperti) devono diventare patrimonio collettivo.

Un processo di decarbonizzazione spinta sul patrimonio edilizio esistente **presuppone l'assunzione di competenze e di un programma articolato** in relazione al contesto locale che possa attivare filiere efficaci. In questa prospettiva **la leva della domanda di riqualificazione del patrimonio pubblico è fondamentale** (evidentemente il coinvolgimento di ITEA è essenziale), così come le sinergie con tutti i vari soggetti che operano nel campo dell'abitare (fondazioni, società pubbliche, società private), per costruire modelli di intervento sostenibili e replicabili per abbattere i costi e aumentare l'efficacia degli interventi.

Questa visione presuppone un **ruolo di regia e di stimolo** che l'Amministrazione comunale deve assumersi. Per questo intendiamo attrezzarci con **competenze specifiche**, con **percorsi di formazione** oltre che di **confronto con altre esperienze in altre realtà comunali** e riteniamo di attivare un percorso informativo e divulgativo per contribuire a rafforzare una consapevolezza e conoscenza progettuale su queste tematiche anche attraverso **l'istituzione di uno sportello specializzato a supporto di professionisti, cittadine e cittadini.**

Progetto REC - Dentro la sfida del clima

Un'altra iniziativa di questo mandato consiliare, coerente con il PAESC, è quella del **“Progetto REC - Dentro la sfida del clima”**. Lo scopo del progetto è definire e proporre misure efficaci per **migliorare la qualità e la sostenibilità di tutti gli interventi edilizi** mirando a sviluppare strategie operative **da integrare direttamente nel Regolamento Edilizio Comunale**. In questo modo si guida e promuove una progettazione volta alla **sostenibilità ambientale e tutela del territorio.**

Il “Progetto REC” è frutto di una collaborazione tra Comune e Università ed è stato presentato nella sua prima versione nel gennaio 2025. Sulla scorta di un confronto con i vari Servizi comunali, con esperienze di altri comuni e di un dialogo con gli stakeholder locali, definisce **obiettivi di sostenibilità e resilienza climatica, i problemi e le possibili soluzioni.**

L'obiettivo dello studio è la sua **traduzione operativa nel nuovo Regolamento Edilizio Comunale**. Intendiamo accompagnare l'applicazione delle previsioni dello studio con **percorsi di divulgazione e formazione** per contribuire a rafforzare una consapevolezza e conoscenza progettuale su queste tematiche anche, come per il PAESC, attraverso l'istituzione di uno sportello specializzato a supporto di professionisti, cittadine e cittadini.

Piano del verde urbano di Trento

Nel novembre 2024 è stato approvato il **Piano del verde urbano di Trento**. In assoluta coerenza con gli altri strumenti comunali, il piano considera **il verde urbano come un elemento che supera il ruolo ornamentale per acquisire quello di elemento strutturante del territorio per le sue valenze ambientali ed ecologiche e per il contributo che può fornire per il benessere umano**.

Sono infatti i cosiddetti “**servizi ecosistemici**” a essere centrali nell'impostazione del Piano, ovvero il **supporto alla biodiversità**, la **mitigazione dei rischi idrogeologici**, la **mitigazione dei disturbi da infrastrutture di trasporto**, il **valore paesaggistico**, la **produzione agricola**, il **raffrescamento**.

Il Piano analizza la situazione attuale evidenziando criticità (es: aree a rischio isola di calore nelle zone più urbanizzate, crescente impermeabilizzazione del suolo e maggiore rischio di dissesto idrogeologico) e potenzialità (es: maglia verde esistente nella zona più urbanizzata, presenza di ricco reticolo idrografico, presenza di numerosi siti naturalistici protetti) e propone **strategie e buone pratiche basate sul concetto delle “nature-based solutions”**.

Le soluzioni basate sulla natura sono infatti convenienti **dal punto di vista dei costi**, forniscono simultaneamente **benefici ambientali, sociali ed economici** e aiutano a promuovere **la resilienza**. Prevedono **interventi di rinverdimento**, di **sostegno alla biodiversità**, di **promozione di una gestione sostenibile e virtuosa dell'acqua** (drenaggi sostenibili), anche con l'uso di materiali innovativi, di **de-impermeabilizzazione delle superfici**.

Le azioni previste dal Piano del verde urbano saranno per noi il riferimento di ogni intervento non solo nelle aree verdi, ma anche nelle aree urbanizzate che necessitano di un potenziamento del verde anche per contrastare le isole di calore.

Ciclo dei rifiuti

Un altro tema strettamente correlato al processo di transizione ecologica è quello del **ciclo dei rifiuti**.

L'ultimo aggiornamento del Piano provinciale di smaltimento rifiuti, partendo dalla produzione dei rifiuti urbani in Trentino e dalle criticità legate all'esaurimento delle discariche locali, **pur a fronte di un'eccellente performance della raccolta differenziata**, arriva alla conclusione che è **necessario realizzare un impianto di trattamento provinciale**.

A fine 2024 è stata siglata l'intesa sulla convenzione per attivare l'**Egato Trentino – Ente di Governo dell'Ambito Territoriale Ottimale**, il consorzio che coinvolge l'Amministrazione provinciale, i Comuni e le Comunità di valle per il coordinamento delle funzioni e le attività connesse al ciclo dei rifiuti, compresa la progettazione dell'impianto di chiusura del ciclo. **L'ambito ottimale è stato identificato con l'intero territorio provinciale**.

La **convenzione regolatoria dell'EGATO** trentino è stata **approvata dalla Giunta provinciale** nel dicembre 2024 e **dal Consiglio comunale di Trento** nel gennaio 2025.

Entro 12 mesi l'EGATO Trentino definirà la proposta relativa alla tipologia dell'impianto di chiusura del ciclo dei rifiuti urbani indifferenziati e la relativa localizzazione. Approvando la convenzione è stata quindi condivisa la necessità di trovare una soluzione per la chiusura del ciclo dei rifiuti a livello provinciale.

Nel percorso che seguirà EGATO per l'individuazione della tecnologia più adeguata

intendiamo porre alcune condizioni che riteniamo imprescindibili: in particolare che nel processo di individuazione dell'impianto vengano **verificate e confrontate tutte le tecnologie disponibili** in tema di trattamento dei rifiuti urbani con particolare **attenzione alla salute pubblica e alla compatibilità con la realtà locale** della Provincia di Trento, **alla sostenibilità economica**. Inoltre **la localizzazione andrà effettuata sulla base delle specificità dell'impianto prescelto** verificando l'accessibilità all'area, le condizioni ambientali e il sistema infrastrutturale.

Riteniamo ancora che si debbano **prevedere ristori compensativi** legati alla scelta responsabile del Comune che ospiterà sul proprio territorio l'impianto e che questi vadano previsti **in funzione dell'ottimizzazione/compensazione delle condizioni ambientali** del territorio coinvolto, per esempio con la realizzazione di **sistemi di trasporto pubblico innovativi**.

Nonostante la condivisione sulla necessità di trovare una soluzione per la chiusura del ciclo dei rifiuti, riteniamo che si debba comunque **mantenere alta l'attenzione alla raccolta differenziata e promuovere politiche di riduzione dei rifiuti** (secondo gli indirizzi contenuti nel PAESC). In particolare intendiamo impegnarci per promuovere un'**economia circolare** e l'adozione di comportamenti che riducano i rifiuti all'origine (in primis la plastica), **limitino il consumo di risorse naturali, promuovano il riuso con centri diffusi in città. Va incentivato anche il recupero, approfondendo pure l'esperienza dell'urban mining**, ovvero letteralmente dell'estrazione urbana di metalli e materiali preziosi da dispositivi digitali, in collaborazione con Dolomiti Ambiente: si tratta di un'attività che ha una forte valenza ambientale e sociale, visto che impiega non solo personale specializzato ma anche ma anche lavori fragili (vedi l'esperienza del gruppo Iren di Reggio Emilia).

In tema di rifiuti va posta costante attenzione alle **attività quotidiane di pulizia della città** che intendiamo sostenere e se possibile potenziare visti gli esiti positivi delle sperimentazioni che abbiamo attivato in questi anni.

Una prima attività è consistita nell'introduzione dello "**spazzino di quartiere**" che, in particolare nelle Circoscrizioni periferiche, è diventato un **punto di riferimento** per i cittadini, per la Polizia municipale, per il Servizio Gestione strade e parchi, oltre che per i rappresentanti circoscrizionali, grazie alla **conoscenza dei luoghi critici** e alla conseguente **possibilità di prevenzione del degrado**.

Un'altra figura introdotta nel sistema di pulizia della città che andrà rafforzata è quella "**spazzino delle aiuole**", ovvero il curatore di quei ritagli di verde stradale che, se non governati, rischiano in pochissimo tempo di trasformarsi in luoghi di abbandono e degrado.

A questo si aggiunge il **potenziamento delle attività di svuotamento dei cestini, spazzamento manuale, spazzamento meccanico**, anche con l'adozione di nuove macchine spazzatrici elettriche, **lavaggio marciapiedi, vicoli e portici e lavaggio strade** che, se nel centro storico è ormai diventata attività strutturale, riteniamo **vada sicuramente estesa anche al resto del territorio**.

Aree inquinate di Trento Nord

Le aree inquinate di Trento Nord rimangono **un problema ancora irrisolto** nonostante le innumerevoli azioni intraprese negli anni scorsi in campo sia urbanistico che ambientale.

Le complessità nel mappare e caratterizzare la situazione dei suoli e la presenza degli inquinanti, le continue modifiche normative, l'assetto proprietario modificato nel tempo (i

proprietari attuali non sono gli originali responsabili dell'inquinamento), l'eterogeneità degli inquinanti, l'assenza di esempi significativi di interventi di bonifica almeno per quanto riguarda l'inquinamento dell'area ex Sloi (piombo tetraetile), l'inerzia dei proprietari delle aree anche rispetto alle richieste di analisi dei siti hanno comportato un sostanziale congelamento della situazione.

Nel mandato consiliare in via di conclusione è però intervenuto **un elemento di novità costituito dal progetto per la realizzazione del by-pass ferroviario per le merci** che, staccandosi dalla linea storica a sud di Mattarello, bypassa la città in galleria sotto la Marzola e rientra sulla linea storica a Trento Nord, all'incirca all'ex Scalo Filzi. Le lavorazioni di scavo per i nuovi binari per le merci e i lavori di ricollocazione della linea storica per dare spazio ai nuovi binari merci si svolgono, per una minima parte, all'esterno del SIN – Sito di Interesse Nazionale di Trento Nord (ovvero delle aree potenzialmente inquinate) ma **hanno messo in evidenza tutta la criticità per la città della presenza quasi a ridosso del suo centro di aree così potenzialmente pericolose.**

Questa criticità va letta anche come opportunità. Non è pensabile che ogni ipotesi di intervento sulle aree di Trento Nord sia da sempre e per sempre condizionata dal problema dell'inquinamento. **Va trovata una soluzione affrontando il problema, non posticipandolo all'infinito.** L'intervento contemplato nel progetto di by-pass ha il pregio di avviare un processo che riteniamo potrà portare finalmente una prospettiva di risoluzione.

Un primo risultato concreto è stata l'istituzione di un tavolo di lavoro permanente costituito da **Ministero, Provincia, Comune, Commissariato del Governo.**

L'auspicio futuro è quello di un **intervento da parte delle amministrazioni pubbliche** con l'acquisizione delle aree, la loro bonifica, la loro riqualificazione urbanistica. Rimane ovviamente la necessità di ripensare le **destinazioni urbanistiche** che sono **presupposto imprescindibile per la graduazione della bonifica/messa in sicurezza** e l'individuazione delle conseguenti metodologie di intervento oltre che la per la definizione del contesto giuridico entro cui poter intervenire con l'acquisizione di aree inquinate, **tenendo ovviamente conto del loro effettivo valore commerciale.**

Le politiche del cibo

Le politiche del cibo sono **fondamentali per la transizione ecologica**: il sistema alimentare contribuisce al 37% delle emissioni di gas serra, entro il 2050 si stima che l'80% del cibo sarà consumato nelle città. Nel 2023 in Italia la Deprivazione Alimentare Materiale ha riguardato 4,9 milioni di persone a fronte di uno spreco di cibo stimato in 6,48 miliardi di euro nelle case e oltre 9 miliardi di euro lungo l'intera filiera dal campo alla tavola.

Per questi motivi è **importante che le Città si dotino di politiche locali del cibo** per rendere più sostenibile il modo in cui il cibo viene prodotto, trasformato, distribuito, acquistato, consumato e smaltito, **con un approccio sistemico** e trasversale che consideri **salute, ambiente, tutela del territorio, diritti dei lavoratori, rapporto città - campagna, cambiamento climatico**, garantendo al contempo una **sostenibilità ambientale, economica e sociale.**

Per governare coerentemente queste politiche riteniamo necessaria la redazione di un **Piano strategico delle politiche del cibo** che consideri priorità e obiettivi di una strategia locale a cui **ricondere i vari progetti e attività** direttamente o indirettamente connessi al cibo e che indirizzi la struttura tecnico amministrativa nello sviluppo di progetti coerenti con le

priorità individuate lavorando in modo intersettoriale su temi legati al sistema urbano del cibo.

Vogliamo inoltre **valorizzare e rafforzare il Tavolo Nutrire Trento** con tutti gli attori che si occupano di cibo sul territorio comunale (attori della GDO, esercizi della ristorazione, Enti del Terzo settore, estendendo il coinvolgimento anche ad altri attori fino a oggi non ancora coinvolti) per inquadrare meglio le attività nell'ambito delle politiche comunali e comunicare adeguatamente i temi e i risultati alla cittadinanza.

Animali domestici e altri animali

In particolare nel periodo del Covid, anche a Trento si è assistito a **un aumento molto significativo del numero di animali da affezione**. Gli animali da affezione necessitano di custodia, gestione, cure, attenzioni e rispetto delle regole da parte dei proprietari per garantire una convivenza civile e rispettosa della cittadinanza e degli animali stessi.

Per quanto riguarda la tutela di questi animali, Comune e veterinari svolgono diversi compiti (controllo della popolazione animale vagante, controllo delle nascite di gatti delle colonie, gestione del rifugio per cani, percorsi formativi per i proprietari di cani, iniziative per una corretta relazione uomo-animale, gestione dell'anagrafe canina, interventi in caso di avvelenamento di un animale di specie domestica o selvatica).

Riteniamo che **per garantire la migliore convivenza possibile con gli animali siano necessarie delle integrazioni ai compiti sia del Comune che dei proprietari**.

Per i proprietari di cani, oltre all'obbligo alla raccolta delle deiezioni solide, intendiamo **integrare il Regolamento di Polizia urbana**, sia per ragioni di decoro urbano che igienico-sanitarie, anche **con l'obbligo del lavaggio con acqua dei residui di urina** quantomeno nei luoghi pubblici urbani.

Per parte comunale intendiamo **prevedere un numero adeguato di posti nel canile municipale** (da definire in considerazione degli spazi a disposizione e delle modalità gestionali) **per accogliere temporaneamente i cani dei turisti** altrimenti impossibilitati a visitare numerosi luoghi di interesse della città e per altre situazioni specifiche.

Intendiamo inoltre **realizzare un gattile** (oggi esistono solo due gattili privati di cui uno in via di prossima dismissione e l'altro di dimensioni insufficienti per far fronte alle necessità della città) in modo da poter affrontare situazioni di disagio che spesso si verificano (per esempio animali di persone decedute che vivevano sole).

Ulteriore precisazione che intendiamo introdurre nel Regolamento di Polizia urbana è quella del divieto di accattonaggio con cani oggi possibile se il cane è "compagno di vita". Questa specifica, del tutto comprensibile, ha creato però delle difficoltà interpretative riducendo l'applicabilità della norma e consentendo il permanere dello sfruttamento dell'animale per impietosire le persone e aumentare la raccolta di elemosine. **La nostra proposta è di riservare alcuni posti al canile dove poter lasciare temporaneamente il cane anche quando si verificano queste situazioni**.

Un altro impegno che ci assumiamo è quello di **verificare la realizzabilità di nuove aree cani** nelle parti di città ancora non attrezzate.

E gli altri animali?

L'attenzione evidenziata in particolare nel Piano del verde e nel PAESC rispetto alla **tutela e valorizzazione della bio-diversità**, che intendiamo convintamente sostenere, è **evidentemente funzionale anche all'attenzione verso gli altri animali che vivono nella**

città. Ma sono diversi gli ambiti di attenzione attivati nel corso del mandato consiliare in chiusura rispetto a questi temi. Per esempio l'adesione a diversi progetti europei tra i quali il **progetto “Biodiversity Value (BioValue) in spatial policy and planning: leveraging multi-level transformative change”** attualmente in corso **con lo specifico scopo di comprendere sostenere e valorizzare la biodiversità**, o il **Progetto “Selina”** che promuove la preservazione e l'ottimizzazione dei servizi ecosistemici e della biodiversità e il miglioramento delle condizioni ecosistemiche.

Va ricordata inoltre **l'adesione nel 2023 all'iniziativa “Città amiche delle api”** che sostenuta dal Comune insieme a MUSE e alla rete degli apicoltori locale e il **progetto “Bee Trento”** che oltre a tutelare gli insetti con una serie di iniziative (impianto prati fioriti, ritardo dello sfalcio dei prati in funzione della fioritura) è funzionale anche allo studio della biodiversità in ambito urbano tramite l'analisi, condotta dall'Università di Bolzano, delle tipologie di pollini trasportati dalle api.

Riguardo invece al controllo degli insetti, il nostro impegno, con l'aiuto del MUSE, è stato rivolto con notevole successo al **contrasto alla zanzara tigre** installando trappole nei pressi di tutte le scuole materne e asili nido comunali e nel trattamento dei tombini oltre che nella campagna di informazione dei cittadini.

Per quanto riguarda le **cimici asiatiche**, gli interventi di contrasto sono condotti, con notevole successo, dalla Fondazione Mach con l'introduzione delle vespe samurai.

9) Governo del territorio, tra ambiente e qualità dello spazio urbano

Lo scorso novembre il Consiglio comunale ha approvato il documento **“Sviluppiamo la qualità del nostro territorio - Percorso, Obiettivi e Strategie della variante al Piano Regolatore Generale”**. Nella prospettiva degli impegni da assumere in campo urbanistico per il prossimo mandato consiliare, questo è certamente il passaggio più significativo in quanto rappresenta **la base per pianificare il futuro della città** ed è il **frutto di un processo partecipato** che, in circa una trentina di incontri, ha coinvolto un centinaio di soggetti rappresentanti, tra l'altro, di enti pubblici, ordini professionali, università, mondo economico, sport e cultura, sanità e servizi pubblici.

La Variante strategica al PRG ha preso quindi avvio con la **definizione della “visione”, ovvero dell'identità che la città vuole assumere**, attraverso le proprie politiche urbanistiche, nei prossimi anni. Le politiche urbanistiche sono state definite tenendo conto soprattutto delle questioni emergenti che necessitano di risposte concrete, in particolare **il tema dell'abitare, l'invecchiamento della popolazione e il riequilibrio del rapporto tra territorio urbanizzato e territorio non urbanizzato**. Nella variante strategica questa identità è definita da 5 sfide, già individuate dalla Variante 2019 e che rimangono ancora oggi attuali (Eco Trento, Trento accogliente, Trento accessibile, Smart Trento, Bella Trento), e da 12 principi ispiratori, dieci dei quali elaborati all'interno del percorso partecipato SuperTrento e ritenuti validi, non solo per l'ambito dell'areale ferroviario, ma per tutta la città. Questi dieci cardini, integrati con i principi dell'urbanistica di genere e dello sviluppo della mobilità dolce, nell'insieme costituiscono un bagaglio di pensiero rispetto ai temi urbanistici da affrontare, per attuare una pianificazione sempre più sostenibile, inclusiva e innovativa della Trento del domani.

La prossima consiliatura dovrà cimentarsi con la redazione di un **nuovo piano regolatore** che tenga conto dei cambiamenti in atto, soprattutto nell'ambito della mobilità, e dei progetti di sviluppo urbano, che mirano a riconnettere la città al suo fiume e a promuovere la rigenerazione delle aree marginali.

10) La riconversione del patrimonio edilizio

Il patrimonio edilizio del Comune di Trento è molto consistente e riguarda uffici, sedi circoscrizionali, sedi associative, alloggi residenziali, scuole. Si tratta di **una risorsa enorme e impegnativa** soprattutto per il fatto che riguarda in buona parte edifici storici o comunque ormai datati. L'impegno che intendiamo assumere è necessariamente quello di **un intervento ad ampio raggio per la manutenzione e l'adeguamento**, anche normativo, di tale patrimonio, con la consapevolezza che inciderà significativamente sui bilanci comunali dei prossimi anni.

Il caso del **patrimonio edilizio scolastico**, che riveste un ruolo fondamentale nella vita quotidiana degli studenti e del personale scolastico influenzando direttamente sulla sicurezza e sul benessere degli ambienti di apprendimento, è emblematico e centrale in questa prospettiva. **Gli edifici scolastici, infatti, sono spesso datati** e, in molti casi (46 su 85), costruiti prima dell'introduzione delle normative antisismiche più rigorose, rendendo **necessaria una valutazione approfondita delle loro condizioni strutturali**. Inoltre il patrimonio edilizio scolastico subisce più che in altri casi le tendenze demografiche. Fino a qualche decennio fa, la crescita della popolazione scolastica ha spinto verso un ampliamento delle strutture. Negli ultimi anni si è assistito invece a una tendenza inversa, con un calo demografico che ha **ridotto il numero di alunni**. Ancora, va considerato un ripensamento degli spazi scolastici che tenga conto delle **esigenze della didattica contemporanea** che richiede ambienti che vadano **oltre il concetto dell'aula tradizionale**.

Tutto questo impone oggi un processo di riorganizzazione e razionalizzazione degli spazi.

In questo contesto, **l'adeguamento sismico diventa un'opportunità per rivedere e riorganizzare gli edifici** in modo più rispondente alle necessità attuali e future della comunità scolastica e, nello stesso tempo, il calo demografico e lo svuotamento di alcune scuole possono offrire l'opportunità di reperire spazi alternativi per garantire la continuità dell'attività didattica durante i lavori.

Nella prospettiva di un progressivo minor utilizzo degli spazi scolastici va però considerata anche la possibilità/opportunità di **inserire nuove funzioni di interesse della comunità**.

Anche per le scuole che rimangono attive va considerata la possibilità di un loro utilizzo più intenso. Infatti **il patrimonio edilizio scolastico è fortemente sottoutilizzato**: a parte le palestre affidate ad Asis, è utilizzato limitatamente agli orari di apertura della scuola mentre **potrebbe invece essere aperto a usi diversi negli orari non scolastici**. Il tema è ricorrente e generalmente affossato dal problema delle assunzioni di responsabilità di chi è responsabile dell'immobile rispetto alle attività che vi si potrebbero svolgere negli orari non scolastici. Non è un problema secondario, ma non può certo svilire la ricchezza di un patrimonio enorme e oneroso che invece intendiamo valorizzare.

In qualsiasi orario e per qualsiasi attività il patrimonio edilizio pubblico deve comunque essere **reso accessibile a tutte e tutti** e per questo riteniamo di **estendere la preziosa**

esperienza del PEBA - Piano per l'Abbattimento delle Barriere Architettoniche - attualmente attivato per migliorare l'accessibilità urbana e la mobilità pedonale per tutti.

Ci proponiamo di proseguire su questa strada virtuosa e rafforzare la collaborazione tra istituzioni e cittadini completando il PEBA con l'analisi e le proposte per rendere accessibili e inclusivi anche gli edifici pubblici della città.

Questo approccio non solo risponde a obblighi normativi, ma rappresenta anche un investimento sociale ed economico, poiché **un ambiente privo di barriere favorisce la partecipazione attiva di tutti i membri della comunità** e può attrarre un maggior numero di visitatori e turisti, inclusi quelli con esigenze specifiche.

Il tema della riconversione del patrimonio edilizio è un tema sempre attuale nella vita delle città **condizionato dalle modificazioni socio-economiche e politiche**.

I cambiamenti che la città di oggi deve affrontare sono fortemente **condizionati dall'andamento demografico** e quindi dal progressivo invecchiamento della popolazione. A fronte di scuole che si svuotano ci sarà (c'è già) **necessità sempre più urgente di strutture per gli anziani, sanitarie, di cura e servizi connessi**. Del resto i bisogni della città, come abbiamo visto parlando di comunità, accoglienza, rapporto con le nuove generazioni, welfare, ecc. sono molto articolati.

Lo sforzo che intendiamo affrontare è quello di **una programmazione degli interventi che consideri la molteplicità delle necessità della città coordinata in termini non solo edilizi e patrimoniali ma anche di sostenibilità, mobilità, accessibilità, ecc.**

UNA CITTÀ INNOVATIVA E DINAMICA

11) Innovazione, promozione e sostegno alle attività economiche

Siamo in un'epoca di sempre maggiore incertezza, di ricchezze accumulate in pochissime mani con l'aumento di fragilità sociali che riguardano sempre più la cosiddetta classe media. Dal 2008 a oggi, una serie di crisi di diverso tipo hanno impattato sull'intero pianeta, moltiplicando i loro effetti: instabilità geopolitica e pandemia da COVID-19, crisi climatica ed energetica, tensione inflazionistica e innovazioni tecnologiche capaci di rivoluzionare il funzionamento di un mercato o di un settore economico destabilizzando il sistema consolidato. Gli impatti di questa "nuova normalità" sono arrivati fin dentro le vite delle nostre comunità.

Pur non avendo il Comune competenze specifiche in materia, in qualità di capoluogo di una provincia (e di una comunità) autonoma, a fronte di questa situazione riteniamo di doverci assumere il compito di coinvolgere il mondo politico, economico, imprenditoriale, sindacale nel provare a immaginare come **rendere più innovativo e adeguato al tempo che viviamo il tessuto economico del territorio compreso il sistema formativo e occupazionale**.

È per questo che, come prima iniziativa, vogliamo **dotare la struttura tecnica comunale di un Servizio specifico con adeguate competenze in campo economico e commerciale**.

Il mandato per questo Servizio consisterà nell'attivazione di ogni leva a disposizione per impostare un rapporto più diretto con l'istituzione provinciale e il mondo economico, imprenditoriale, sindacale, per sperimentare percorsi innovativi anche sulla scorta di esperienze positive svolte in altre realtà.

La maggiore impresa operante a Trento è sicuramente la Pubblica amministrazione allargata (Università e Centri di Ricerca, Sanità, Scuola, Giustizia, Provincia, Comune e gli altri enti pubblici), seguita dal terziario di servizio (Turismo – per il quale si rimanda alla parte specifica di questo programma - Commercio, Ristorazione e servizi vari), mentre il settore produttivo ha ridotto il suo peso anche se rimane importante quello legato alla trasformazione dei prodotti agricoli (Cantine), all'Ict e all'energia.

L'Agricoltura, che vede Trento come il comune trentino con maggiore estensione di territorio agricolo, ha perso quasi del tutto la zootecnia e rimane destinato soprattutto alla viticoltura e alla frutticoltura.

La presenza dell'Università e dei centri di ricerca è fondamentale per Trento e sarà ancora più significativa con la realizzazione del nuovo ospedale collegato alla scuola di medicina e chirurgia. L'andamento demografico fa però ritenere che il numero delle iscrizioni tenderà a calare nel prossimo futuro. Intendiamo quindi attivare ogni possibile iniziativa per sostenere il livello di eccellenza del nostro ateneo e garantire l'attrattività della città, a partire dalla capacità di accogliere i ricercatori e i docenti anche garantendo loro una residenza adeguata. Per questo intendiamo coordinare le attività con Provincia e Università per il potenziamento degli studentati a favore non solo di studenti ma anche di neo laureati, di ricercatori, dottorandi, visiting professor.

In campo industriale l'impegno del Comune di Trento, oltre che nelle politiche localizzative, si concentra nelle **società di gestione dei servizi pubblici, quali A22 e Dolomiti Energia**, fra tutte, che hanno assunto un ruolo di rilievo provinciale, se non nazionale. Riteniamo fondamentale definire indirizzi strategici da riportare nei consigli delle società A22 e Dolomiti Energia anche con riferimento agli interessi del Comune.

Un particolare settore produttivo è quello dedicato all'**imprenditoria culturale e più in generale innovativa** per il quale assumerà un ruolo centrale il progetto che abbiamo sviluppato per l'edificio "Ex lettere" quale polo aperto per imprese culturali e creative, per start up e attività legate all'Ict e all'intelligenza artificiale, in collegamento con le imprese del territorio e con l'università.

La crisi del commercio al minuto a Trento

La crisi del commercio al dettaglio è particolarmente evidente nel centro storico della città ma porta i suoi effetti sull'intero territorio. Alla chiusura dei negozi tradizionali si succedono numerose attività dalla vita molto breve, gli spazi vuoti sono spesso abbandonati al disordine.

Ma perché tanti negozi tradizionali chiudono? Macellerie, panifici, frutta e verdura e altre merceologie di vicinato sono state soppiantate dai supermercati e dai discount. I negozi di abbigliamento risentono della concorrenza dell'online. In generale i centri commerciali alle porte della città hanno ulteriormente influito sul calo dei negozi cittadini.

La città sta subendo anche una trasformazione dei suoi abitanti.

Le famiglie sono sempre più espulse dalla città (non solo dal centro storico), in quanto non trovano appartamenti in locazione e i costi per l'acquisto sono molto alti. La proprietà immobiliare viene molto più remunerata dalla clientela turistica e dalla popolazione

studentesca (i B&B e le strutture private destinate a studenti sono aumentate moltissimo). Questo cambiamento nella fruizione della città si riflette inevitabilmente anche sul commercio.

Il pericolo è che la città rimanga frequentata solo da turisti e studenti e questo comporterebbe una perdita grave in quanto la città mantiene viva la propria anima ed è attrattiva se ha abitanti stabili e servizi a loro rivolti (che valgono anche per il turista e lo studente, ma raramente viceversa).

Il tema dell'economia e del commercio di prossimità si pone come essenziale per la vivibilità e l'attrattività della città. Su questo intendiamo indirizzare il lavoro del nuovo servizio dell'Amministrazione comunale con competenze in campo economico e commerciale. Il ruolo che intendiamo sviluppare per impostare strategie di contrasto a questi fenomeni è quello di regia tra proprietà, residenti e commercianti cercando soluzioni in azioni congiunte.

A questo proposito intendiamo approfondire l'applicabilità a Trento di iniziative attivate in altre realtà, come **i progetti "via per via"**, considerando insediamenti di negozi che si integrino reciprocamente creando delle nuove strade commerciali attrattive per prodotti e servizi simili in modo da creare poli attrattivi per determinate tipologie di clientela. Potrebbe valere per prodotti e servizi per l'Università (con librerie universitarie, cartolerie, computer, copisterie, agenzie immobiliari specializzate in locazioni, servizi di traduzioni, case editrici, eccetera), ma anche per altri poli di attrazione come il polo degli sport, il polo della salute e del benessere, il polo della tecnologia, il polo del riuso e prestito attrezzi ecc. Queste iniziative si basano su una concertazione e assunzione di impegni sia da parte dei proprietari, con la **stipula di contratti economicamente equi**, sia da parte dell'Amministrazione comunale che si potrebbe impegnare, per esempio, su viabilità, accessibilità, agevolazioni (a scadenza), velocità burocratica in cambi destinazione d'uso, opere edilizie, ecc., oppure sull'organizzazione di un calendario di eventi o sulla promozione e organizzazione dello start collettivo delle aperture.

Altra azione di promozione e sostegno che intendiamo considerare è quella di **inserire i negozi storici in un tour della città** (sull'esempio di quanto si fa a Genova) e di promuovere e sostenere iniziative come quella de "Le vetrine del centro storico di Vicenza" associazione nata tra i negozi del centro storico veneto per una maggiore collaborazione e anche nell'organizzazione di eventi e manifestazioni di qualità.

Da valutare il possibile insediamento anche di piccoli centri commerciali sfruttando contenitori immobiliari dismessi di grandi dimensioni che in tante città europee esistono anche nel Centro storico.

Un altro aspetto che emerge è che commercialmente funziona **l'incrocio tra produzione e vendita nello stesso contesto**. L'amministrazione in questo senso intende incoraggiare, sostenere e pianificare interventi su settori come l'artigianato, il riciclo/riuso, le politiche per il cibo, la cura e il benessere personale.

L'espulsione delle famiglie dalla città, il calo delle nascite e l'invecchiamento della popolazione residente ci impongono di pensare a **strategie di "controesodo"**. La leva comunale in questo campo è limitata – ma non è poco – a interventi di tipo tributario ed edilizio, indirizzando eventuali nuove possibilità edificatorie alla residenza in convenzione (contratti a canone convenzionato) e modulando la tariffazione dell'IMIS per agevolare gli immobili locati a canone moderato a scapito delle locazioni turistiche e delle locazioni brevi.

12) Il turismo, occasione per promuovere la qualità urbana

Nel 2022 il Consiglio comunale ha approvato il Piano di politica turistica del Comune di Trento. Il Piano evidenzia come Trento, **che ha visto negli ultimi anni crescere in maniera consistente i flussi turistici**, sia apprezzata come **punto d'interesse** (in particolare per il patrimonio culturale della città), ma allo stesso tempo per la **posizione strategica**, equidistante da numerose mete d'interesse turistico del territorio provinciale (con particolare riguardo allo sviluppo della mobilità sostenibile e del cicloturismo).

Il Piano pone **al centro il tema dell'accessibilità** (indipendentemente dalla fascia d'età di appartenenza) e rimarca la necessità/opportunità di **sviluppare ulteriormente il rapporto tra Trento e la sua montagna**, valorizzandone, tra gli altri, gli aspetti culturali, naturali, sportivi.

Evidenzia anche la **potenzialità di Trento che, come centro di ricerca e sperimentazione tecnologica**, ha nell'attrarre persone per incentivare la scoperta del territorio unendo il tempo libero ai viaggi di lavoro in logica "bleisure" (business + tempo libero).

Il Piano di politica turistica conferma quindi, anche dal suo punto di vista specifico, **le valenze e gli obiettivi degli altri piani e delle iniziative** di questi ultimi anni, **con particolare riguardo ai temi della mobilità, dell'intermodalità, delle valenze ambientali, delle risorse legate alla presenza dell'Università e dei centri di ricerca scientifica.**

Vi sono anche una serie di attività di contorno, ma non per questo meno importanti, a sostegno dell'attrattività della città. Si tratta di garantire sicurezza, pulizia, decoro, accessibilità, attività culturali e di animazione come il mercatino di Natale, adeguata organizzazione della mobilità, anche con il potenziamento del servizio taxi negli orari serali e notturni, e delle infrastrutture (da coordinare anche nella prospettiva del nuovo sistema ferroviario conseguente al potenziamento del corridoio del Brennero).

Il Monte Bondone

Il Monte Bondone non va considerato come una località turistica ma *anche* come una località turistica. Il Monte Bondone è una parte di grandissimo valore del territorio comunale e con esso deve dialogare e interagire strettamente, a differenza di come è stato fino a oggi. Per questo riteniamo che il grande impianto possa assumere un ruolo decisivo.

L'impegno che ci assumiamo è quello di **garantire l'equilibrio e la compatibilità tra i valori che già oggi il Monte Bondone esprime ovvero quelli naturali e ambientali e quelli relativi alle funzioni sportive e ricreative.** Ogni iniziativa potrà quindi essere assunta solo se coerente con questo principio.

Un'altra valenza del grande impianto è quella di aprire alla frequentazione della montagna nelle stagioni intermedie, autunno e primavera, con particolare riguardo al ciclo turismo e ciclo escursionismo nella **prospettiva della destagionalizzazione** fortemente auspicata. Il senso è quello di sfruttare il nuovo impianto per mettere in rete i percorsi ciclabili provinciali tra la Valle dell'Adige e la Valle dei Laghi offrendo l'occasione della "ciclo-discesa", interessante per i ciclisti di ogni età, come già si sta facendo in molte altre località e in particolare nel Sudtirolo (Sudtirolo Bike Safari) al cui circuito ci si potrebbe idealmente e fisicamente collegare. In coerenza con il principio della compatibilità tra le attività ludico-sportive e le valenze naturali e ambientali riteniamo che **la circolazione delle biciclette dovrà essere regolamentata escludendo le attività più impattanti.**

Le azioni che intendiamo perseguire sono quelle già previste dall'**agenda strategica "Sistema Bondone 2035"** nella prospettiva di un nuovo rapporto con la montagna, pianificando **uno sviluppo del turismo e delle attività produttive che preservi le risorse naturali, culturali e sociali**, valorizzi il sistema delle malghe, la presenza delle emergenze ambientali e naturalistiche (l'Orto botanico) ma anche architettoniche (le caserme asburgiche) e contribuisca allo sviluppo socio-economico e alla piena realizzazione delle persone che vivono, lavorano e soggiornano nelle aree protette.

Va rilevato che **la Rete delle Riserve del Monte Bondone possiede tutti i requisiti necessari per assumere la denominazione di Parco Naturale Locale**.

Questa ipotesi di lavoro, che noi intendiamo perseguire, assume un duplice significato: da un lato la conferma del valore naturalistico del Monte Bondone, dall'altro la forza comunicativa rispetto alle opportunità offerte in termini di capitale verde (attività educativa, scientifica, culturale, tutela, ecc.) e di servizi outdoor che ne aumenterebbero significativamente l'attrattività, anche sulla scorta di altre esperienze a noi molto vicine (vedi il Parco Naturale Locale del Monte Baldo).

È evidente che una **tale decisione** non è prettamente tecnica e **potrà essere assunta solo qualora vi sia una larga condivisione da parte della popolazione locale e degli enti e associazioni interessate**, tenendo in debita considerazione vantaggi e criticità degli eventuali passaggi.

Per perseguire l'equilibrio tra attività e valenze naturali che caratterizzano il Monte Bondone si valuterà l'avvio di ***un confronto con gli organizzatori per verificare se in futuro la gara automobilistica Trento-Bondone possa essere riservata alle auto elettriche*** in modo da garantire maggiore coerenza con gli altri obiettivi del programma e in particolare con la tutela dell'ambiente e dare valore simbolico all'evento nella prospettiva della transizione ecologica. Anche su questo tema riteniamo che andrà attivato un confronto allargato.

Un tema che ha sollevato un notevole dibattito negli ultimi anni è quello relativo alla richiesta da parte di "Trento Funivie", la società che gestisce gli impianti di risalita del Monte Bondone, di realizzare un **bacino per la neve programmata**.

In coerenza con il principio di compatibilità delle attività con le valenze naturali e ambientali, il Comune di Trento ha **affidato uno studio a UNICittà in sinergia con il MUSE** denominato ***"Il Monte Bondone e la pratica dello sci: analisi dell'impatto del cambiamento climatico e valutazione della costruzione di un bacino di riserva"***.

Il progetto di ricerca riguarda quindi il Monte Bondone e la sua **prospettiva di sviluppo nei prossimi anni**, analizzando l'uso attuale e futuro della montagna, **con un'attenzione specifica alle implicazioni del cambiamento climatico sulla pratica dello sci anche in relazione all'ipotesi di costruzione di un bacino**.

Sulla scorta degli esiti di questo studio sarà possibile **avviare un dibattito ampio, informato e basato su evidenze scientifiche** per identificare scenari di sviluppo futuro sostenibile della montagna e del turismo in montagna e **analizzare conseguentemente la necessità e l'opportunità di costruzione di un bacino di riserva**.

13) Semplificare e innovare per migliorare l'accessibilità ai servizi

Il PIAO – Piano Integrato di Attività e Organizzazione approvato nel luglio del 2023 -

dedica una sezione a “Semplificazione e digitalizzazione”, dove è prevista una serie di **azioni di ridisegno dei servizi con modalità incentrate sull'utente** per garantire una vera accessibilità ai servizi dell'Amministrazione per tutte e per tutti. Il tema della transizione digitale, infatti, richiede un impegno dell'Amministrazione per **individuare modalità e azioni che consentano la piena accessibilità fisica e digitale ai servizi comunali da parte di tutta la cittadinanza**, con particolare cura e attenzione verso i cittadini anziani e disabili particolarmente interessati dal cosiddetto digital divide (divario digitale).

Oltre al ridisegno e miglioramento di servizi digitali per il cittadino, **un'iniziativa di grande successo che intendiamo riproporre è il Programma di Facilitazione Digitale** con il quale sono stati impiegati 12 facilitatori/trici digitali impiegati in attività di facilitazione ed educazione digitale sul territorio. Negli ultimi 24 mesi hanno supportato circa 1.700 cittadini ogni anno (utente più giovane 18 anni e più anziano 92 anni) con un numero complessivo, sempre per anno, di 2.200 appuntamenti.

Oltre agli anziani, i servizi digitali sono stati indirizzati **anche a utenti stranieri con barriere linguistiche** e alle famiglie in collaborazione con associazioni già attive sul territorio e **coinvolgendo attività di Trento Capitale europea del volontariato 2024**.

Innovazione non è solo attivare la digitalizzazione ma anche **riorganizzare la struttura del Comune indirizzandola maggiormente a corrispondere ai bisogni dei cittadini**.

Un primo elemento su cui intendiamo agire è la **trasversalità dei Servizi** (che, quando attivata, ha sempre dato risultati di eccellenza) soprattutto per obiettivi strategici complessi che richiedono collaborazione, condivisione di dati e valorizzazione delle competenze interne.

Per intercettare nel migliore dei modi i bisogni dei cittadini intendiamo agire sul **riconoscimento e sulla valorizzazione delle competenze del personale interno** in modo da garantire le risposte più adeguate alle richieste dei cittadini ma anche per gratificare ruolo e operato dei dipendenti. Questo percorso denominato “*Persone giuste al posto giusto*” è già stato avviato.

Vogliamo anche riconoscere **le nuove necessità portate dagli stranieri** (non solo persone migranti ma anche studenti, ricercatori dell'Università e degli istituti di ricerca) legate spesso a difficoltà linguistiche inserendo richieste di competenze specifiche nei bandi per l'assunzione dei futuri dipendenti.

Un aspetto della semplificazione che intendiamo perseguire riguarda anche **una revisione informativa e organizzativa dei servizi ai cittadini**, con impatti sull'**uniformazione dei canali di accesso** (telefono, mail, orari apertura e modalità di appuntamento), sulla **semplificazione del linguaggio** e della descrizione dei servizi al cittadino con **focus sull'utente finale**.

Un'ulteriore riflessione vogliamo indirizzarla alla **facilitazione dell'accesso ai servizi dalle postazioni periferiche** (come già sperimentato da alcuni Comuni montani) per esempio attrezzando schermi semplificati per il collegamento all'anagrafe per prendere appuntamenti o per la gestione di pratiche semplici.

Un notevole margine di semplificazione riteniamo sia perseguibile **facendo rete con le altre realtà comunali** come ordini professionali, camera di commercio, associazioni, coinvolgendoli in **tavoli periodici sui temi della città utili anche per misurare la soddisfazione dei cittadini** e acquisire riscontri utili per adeguare le prestazioni dei servizi alle reali necessità.

Il tema della semplificazione viene trattato anche nella strategia di Trento Capitale Europea e Italiana del Volontariato (che proseguirà fino al 2029). Tra le varie attività è stata avviata anche la creazione di un **“albo delle associazioni”** per arrivare a **un'unica banca dati del volontariato che semplifichi il rapporto tra associazioni e pubblica amministrazione** (sono circa 4.000 gli enti registrati nella banca dati del CSV Trentino a livello provinciale, di questi 1.000 si riferiscono al contesto di Trento). Si tratta di **una base di lavoro che vogliamo valorizzare** e a cui va aggiunto il percorso già attivato di semplificazione del rapporto tra associazioni e amministrazione riguardo a informatizzazione, aggiornamento della modulistica, semplificazione del linguaggio.

I concetti di semplificazione e innovazione non possono prescindere dalla **disponibilità e gestione dei dati**. Questo aspetto emerge in modo imprescindibile nelle attività di gestione del territorio e della mobilità cittadina, ma si diffonde a qualsiasi aspetto dell'organizzazione comunale. Il Comune ha impostato questo percorso nel campo della mobilità ottenendo risultati molto interessanti con l'attività del **“Progetto Gestione integrata dati mobilità”**. Vogliamo però **estendere il concetto della centralità dei dati anche alle altre attività dell'Amministrazione comunale riprendendo l'idea di costituzione di una Smart city control room**. Obiettivo della Smart City Control Room è generare un modello comune di analisi della funzionalità urbana in cui affluiscono dati e informazioni che potranno essere utilizzati per la gestione ordinaria e straordinaria oltre che per la definizione delle scelte strategiche. Alla gestione della mobilità e dei servizi urbani connessi agli spazi pubblici e alle infrastrutture a rete saranno quindi affiancate progressivamente altre soluzioni orientate all'analisi e gestione intelligente dell'economia, del turismo, dell'ambiente e del sociale, diventando alla fine lo strumento di smart governance dell'area urbana.

Conseguentemente dovremo essere in grado di dotare l'Amministrazione comunale di strutture capaci di acquisire, gestire e interpretare i dati e di impostare le attività tenendo conto anche dei risultati e dei trend statistici.

UNA CITTÀ APERTA: CULTURA, SPORT, DIRITTI

14) Una città aperta alla cultura, la cultura come lievito per la città

Nel 2024 il Consiglio comunale ha approvato il **Piano Culturale del Comune di Trento**. Il Piano assume le **relazioni umane come valore assoluto** e introduce a una nozione e interpretazione della **cultura intesa come “partecipazione riflessiva della comunità”**, aperta a tutti i cittadini. Il Piano considera inoltre le opportunità di **connessione tra sfera culturale e tessuto economico**. Individua la **vicinanza alla montagna e alla natura come occasione** per coniugare e connettere valori ed esperienze ambientali e culturali. Senza mai perdere di vista le peculiarità culturali, il valore storico e artistico in senso stretto, invita Trento ad **aprirsi a nuovi sguardi, a nuove prospettive per una città che cambia**.

Gli obiettivi tendono a una politica culturale sempre meno settoriale e sempre più intesa come **welfare culturale** che possa promuovere il **contrasto alla povertà, alle diseguaglianze, la tutela dell'ambiente e supporti la crescita economica**, in analogia con gli altri strumenti di programmazione.

Il Piano indica alcuni obiettivi:

1. **Più spazi aperti, ibridi, sperimentali** grazie al ridisegno delle funzioni di luoghi in stato di abbandono ricorrendo all'ibridazione, alla sperimentazione, garantendo l'accessibilità e la sostenibilità anche nella prospettiva di usi temporanei e come elemento di attivazione del territorio.

2. Reperire **nuove risorse** (facilitando un dialogo con il mondo imprenditoriale anche con forme di finanziamento congiunto) e **semplificare le norme**.

3 Coinvolgere **nuovi cittadini** e intercettare **nuovi bisogni** promuovendo un servizio pubblico di accompagnamento e assistenza.

4 **Promuovere la collaborazione** stimolando azioni che sostengano nuove e maggiori opportunità di relazione non soltanto tra organizzazioni no profit, ma anche tra Enti e realtà istituzionali di maggiori dimensioni.

15) Trento città dello sport, del benessere e dei sani stili di vita

Trento ha una **dotazione importante di strutture sportive**, che presuppone un consistente impegno economico per la manutenzione e la costante riqualificazione (a tal proposito l'attuale impostazione del rapporto con Asis ha prodotto risultati molto soddisfacenti). Si prevedono inoltre **nuove realizzazioni** per aumentare la qualità dell'offerta ai cittadini e per dare anche riscontro ai livelli di eccellenza ottenuti in diverse discipline sportive.

Nel 2025 andrà **in appalto la realizzazione del Polo natatorio di via Fersina** (che sarà quindi consegnato entro il prossimo mandato) che potrà ospitare anche gare internazionali e, **nel 2026, sarà conclusa anche la riqualificazione del Lido Manazon.**

Sarà conclusa entro il prossimo mandato consiliare anche la **riqualificazione del centro sportivo della Vela.**

Si discute da tempo sulla realizzazione di **un nuovo palazzetto nell'area ex Italcementi in Destra Adige** per garantire una struttura adeguata ai livelli raggiunti nelle discipline di pallavolo e basket e anche per dare risposte ad altre associazioni e ad **altre funzioni come spettacoli e attività per giovani e vita notturna**. Il rapporto stretto con le società di gestione delle squadre potrebbe garantire un finanziamento misto e tempi celeri. Se questa previsione verrà concretizzata, si andrà a **sgravare l'attuale struttura di via Fersina** garantendo spazi a molte associazioni che attualmente ne sono prive e **saranno liberati anche gli spazi a parcheggio che potranno essere ripensati come parcheggi di attestamento sud**. È un tema che merita un approfondimento progettuale.

Sull'area di **San Vincenzo** si discute da molto tempo ipotizzando anche la **realizzazione del nuovo stadio per il calcio**, che andrebbe a liberare la zona del Briamasco a tutto vantaggio della ricomposizione urbanistica delle aree lungo il fiume.

Anche in questo caso si deve però **pensare a una eventuale offerta integrata con altre discipline sportive** (non solo cittadella del calcio ma anche softball, cricket, pista di allenamento per i ciclisti) e **con spazi adeguati per spettacoli**, come condiviso con l'approvazione del progetto unitario per l'area San Vincenzo del maggio del 2023. La novità

della possibile localizzazione in quell'area del nuovo stadio **rende necessaria** prima di tutto **una verifica e comparazione con le altre aree disponibili** e quindi una **nuova e aggiornata progettazione unitaria** che andrà approvata dal Consiglio comunale. I principi che intendiamo richiamare saranno quelli già assunti nel progetto unitario del 2023 (**stretta interconnessione tra verde e strutture sportive** dettagliata mediante specifico progetto paesaggistico, tessuto connettivo caratterizzato dal verde con **percorsi ciclopedonali**, spazi dedicati al **verde naturale**, **spazi per il riposo**, **spazi per l'attività all'aria aperta**, **spazi per il gioco non strutturati** e una mobilità interna all'area prevalentemente pedonale e ciclabile, ecc.).

Qualsiasi sarà l'esito degli approfondimenti e delle conseguenti scelte sulle grandi strutture, vi sono alcuni principi a cui il Comune di Trento ha ispirato la propria azione e che intendiamo perseguire anche nel prossimo mandato consiliare. Riteniamo che **le società debbano privilegiare in primo luogo i settori giovanili** e che **l'azione dell'Amministrazione debba essere rivolta a tutta la popolazione e quindi non solo alle società e alle squadre, ma all'intera collettività.**

La domanda di sport inteso più estesamente come cultura del movimento per il benessere personale e collettivo va fatta emergere anche dove è inespressa. In questo senso anche il ruolo di **Asis** dovrebbe evolversi dalla sola gestione assumendo anche quello di **promotore dello sport**. In questa ottica si auspica un'interlocuzione più diretta tra sport e attività affini alle politiche sociali con **particolare attenzione ai temi dell'inclusività** (anche con apertura e sostegno agli **sport paralimpici**) e un investimento su strutture e **campi gioco piccoli, diffusi e aperti a tutti e a tutte**. Parchi e giardini vanno attrezzati per dar modo di esprimere una cultura del movimento diffusa sull'intero territorio, interpretando lo spazio urbano e non solo le strutture sportive come luogo per una cultura del benessere e dei sani stili di vita. **Lo sport va inteso anche come antidoto alla solitudine, all'isolamento e alla marginalità.**

Questa prospettiva richiede una programmazione a medio lungo termine che riteniamo meriti la **redazione di un "piano" delle politiche sportive e della vita attiva.**

È precisamente in questa ottica che si inserisce l'attività di **promozione dei sani stili di vita**. Nel 2022 il Comune di Trento ha aderito alla Rete delle Città Sane (rete nazionale) e sviluppato un **progetto educativo-didattico per le scuole primarie** attivato nell'anno scolastico 2023/2024. Il progetto ha conseguito un notevole successo sia tra gli studenti che tra i docenti e i genitori, tanto che è stato riproposto per l'anno scolastico 2024-2025.

Si tratta di un **percorso articolato** che ha coinvolto esperti sia interni che esterni e si è occupato di **educazione alimentare, riduzione dello spreco di cibo, mobilità sostenibile, attenzione all'ambiente, sport e movimento** (non necessariamente agonistico), con il coinvolgimento di molti attori tra cui **l'Azienda Provinciale per i Servizi Sanitari, la Coldiretti, il Coni, la Risto3** e con la collaborazione di **Farmacie comunali, Trentino Solidale, Muse**, sulla scorta di uno specifico protocollo d'intesa.

Il progetto è stato rivolto ai giovani delle scuole elementari per favorire l'apprendimento e la diffusione di stili di vita sani e sostenibili, ma ha coinvolto direttamente anche i genitori con lezioni "miste" ampliando di molto la platea intercettata.

Il progetto è strettamente collegato alle politiche del cibo, dell'alimentazione sana e della lotta allo spreco alimentare che, parallelamente al progetto "Nutrire Trento",

all'organizzazione del festival BioLogica e all'adesione alla Associazione Nazionale delle Città del Bio, riteniamo meriti la redazione di un vero Piano delle politiche del cibo (come dettagliato nella parte relativa alla Transizione ecologica).

16) Trento, città delle pari opportunità

Garantire una partecipazione paritaria di donne e uomini in ogni ambito della vita pubblica, economica e sociale è essenziale per **costruire una società più giusta, innovativa e inclusiva**. Nonostante i progressi, **persistono disuguaglianze strutturali** che riguardano molte relazioni del nostro quotidiano.

Le dinamiche legate a **identità di genere, provenienza geografica o sociale, disabilità, appartenenza a determinati gruppi sociali** determinano ancora e ogni giorno forme più o meno evidenti di discriminazione. Riguardano persone migranti o con background migratorio, donne (dalla sottorappresentazione nei ruoli di leadership al divario salariale e previdenziale, fino alla difficoltà di conciliazione tra vita lavorativa e familiare), persone che hanno scontato una pena detentiva, persone LGBTQIA+, persone con disabilità a cui non è garantita pienamente una partecipazione paritaria in ogni ambito della vita pubblica, economica e sociale.

Nella primavera del 2024 è stato presentato in Giunta comunale il primo **bilancio di genere** del Comune di Trento. Il Bilancio di genere è uno strumento per analizzare le decisioni pubbliche e l'impegno economico e finanziario di un'organizzazione dal punto di vista dell'impatto sulle disuguaglianze tra uomini e donne.

L'analisi ha riguardato l'organizzazione interna, la demografia, il lavoro, la salute, il potere e la rappresentanza, l'istruzione, la famiglia e la conciliazione, la partecipazione e il tempo libero, lo spazio urbano, la violenza di genere. Ogni tema è stato analizzato e per ogni tema sono state suggerite **“misure di parità”**.

Con questo strumento il Comune ha voluto adottare una prospettiva di genere nella programmazione e nell'attuazione delle sue politiche, anche perché **sostenere una prospettiva di genere significa sostenere la parità dei diritti in senso generale**.

Parallelamente sono state attivate anche le misure previste dal PIAO (Piano integrato di attività ed organizzazione) del Comune di Trento che, in tema di parità di genere, ha individuato alcune azioni prioritarie per la valorizzazione del benessere di chi lavora e contro le discriminazioni, predisponendo attività di **formazione/informazione sull'uguaglianza di genere e sui pregiudizi inconsci di genere**, monitorando le azioni dedicate alla sensibilizzazione del personale sui temi legati all'uguaglianza di genere, **raccogliendo dati disaggregati per sesso e/o genere** sul personale.

Nel corso del 2024 si è tenuto il primo corso di formazione interno all'organizzazione sui temi della parità di genere.

Ogni rilevazione sul **divario di genere a Trento e in Trentino** evidenzia un **progressivo peggioramento delle condizioni di vita economiche e lavorative delle donne**. Il part-time involontario riduce le possibilità di crescita professionale e aumenta il rischio di povertà femminile. Le donne sono spesso costrette a lasciare lavori stabili e ben retribuiti per soluzioni meno vantaggiose. L'organizzazione del lavoro, ancora poco flessibile, non

risponde alle esigenze di conciliazione, penalizzando l'occupazione femminile.

Queste problematiche sono state affrontate con notevole successo in molte città (tra cui Bolzano) con l'attivazione di uno **sportello di Empowerment** per accompagnare le donne di tutte le età nel **trovare o cambiare lavoro**, per **rientrare nel mercato del lavoro** dopo un lungo periodo di assenza, per dare loro **sostegno e orientamento** nelle realtà in cui si sono trasferite. Considerati i dati relativi alla nostra città riteniamo che anche Trento necessiti di un tale supporto per le donne.

Vogliamo rafforzare il ruolo del Comune nella costruzione di **percorsi di inclusione ed educazione alla diversità**, coinvolgendo scuole e associazioni e garantendo strumenti di sostegno adeguati.

Per questo crediamo sia fondamentale rafforzare un'**efficace raccolta di dati capaci di raccontare la situazione** e suggerire le possibili trasformazioni che il Comune, con le proprie politiche e con alleanze pubblico-private rinnovate, può generare.

Inoltre intendiamo porre grande attenzione alla **costruzione di spazi sicuri** che siano riconoscibili, accessibili e di prossimità: **abbiamo bisogno di dare una prospettiva di genere alle politiche urbanistiche e di gestione dello spazio pubblico**, attivando alleanze per garantire spazi sicuri a chi è più vulnerabile (come rimarcato anche nel Piano del Verde Urbano e nel documento degli obiettivi per la Variante strategica 2024 al Piano Regolatore Generale).

Riteniamo però necessarie anche iniziative dal forte valore simbolico come quella avviata per il **riconoscimento dello "ius scholae"**.

Lo "ius scholae" è un testo di riforma sulla cittadinanza, preso in esame in Parlamento ma poi accantonato, che lega l'acquisizione della cittadinanza al compimento di un ciclo di studi. L'aver accantonato il processo legislativo ha lasciato incompiuta una riforma sostanziale della legge sulla cittadinanza.

Mentre è necessario continuare a sollecitare il governo affinché riformi la legislazione sulla cittadinanza, adeguandola alla realtà di un Paese che è già multietnico e composto da persone di diverse provenienze, molti comuni hanno scelto di agire concretamente per lanciare un segnale forte di accoglienza e appartenenza.

Per questo riteniamo vada considerata l'introduzione di una **modifica allo Statuto** comunale per **l'istituzione della Cittadinanza di comunità**. Il provvedimento è a favore di tutti i minori stranieri residenti a Trento che abbiano **completato almeno un ciclo scolastico** o un percorso di formazione professionale in istituti del sistema educativo di istruzione e di formazione italiano e assume il **valore di speciale strumento per la promozione della coesione tra popoli e culture diversi** e della piena **affermazione delle libertà fondamentali delle persone**.

L'assegnazione della *Cittadinanza di comunità* potrebbe essere effettuata, ogni anno, in una apposita cerimonia all'interno della **Festa dei Popoli**, che il Consiglio comunale con deliberazione del 2024 ha ritenuto di riattivare in collaborazione con la Diocesi di Trento. La cerimonia costituirebbe un'occasione pubblica per ribadire che l'identità di **una comunità si costruisce attraverso la condivisione e il riconoscimento reciproco**.

Trattandosi di un'iniziativa dal valore prevalentemente simbolico avvieremo un percorso di condivisione con chi ne potrà beneficiare.