

SUPERTRENTO

Scenari Urbani Partecipati
per l'Ecologia e la Rigenerazione

SUPERTRENTO

Supertrento / Linee Guida

SUPERTRENTO è un percorso del **Comune di Trento**
realizzato in collaborazione con **Campomarzio**



COMUNE DI TRENTO

campomarzio

Linee Guida

Introduzione
metodologica

Le Linee Guida rappresentano il risultato finale di un percorso partecipato della durata di un anno, sviluppato attraverso una **modalità di lavoro condivisa e collaborativa**, che è servito a informare la cittadinanza di Trento sui cambiamenti in atto, a immaginare collettivamente la città del futuro e a formare una comunità di partecipanti coinvolti nella definizione di scelte determinanti per la futura trasformazione degli spazi che verranno liberati attraverso l'interramento dei binari.

L'intero processo di SUPERTRENTO ha avuto come obiettivo la definizione condivisa con la cittadinanza delle **strategie**, delle **indicazioni** e dei **vincoli** che verranno posti alla base dei documenti di bando e di concorso **che guideranno le future fasi di progettazione** dell'areale ferroviario liberato dai binari. E' stato, in altre parole, un **percorso strategico partecipato** pensato per rispondere alle domande, spesso sottovalutate, che indagano il **"perché"** di un processo di trasformazione urbana a scala allargata e il **"cosa"** si vuole ottenere attraverso la rigenerazione. Saranno invece le future fasi di progettazione a fornire le migliori risposte sul **"come"** si possono realizzare gli obiettivi strategici in termini di qualità formale e progettuale, di definizione dei tempi e di controllo dei costi.

Le questioni relative alla forma urbana o altri aspetti più specifici di tipo estetico e architettonico, pertanto, non sono state direttamente trattate durante il processo partecipato e costituiranno l'ambito di lavoro e di approfondimento delle fasi successive.

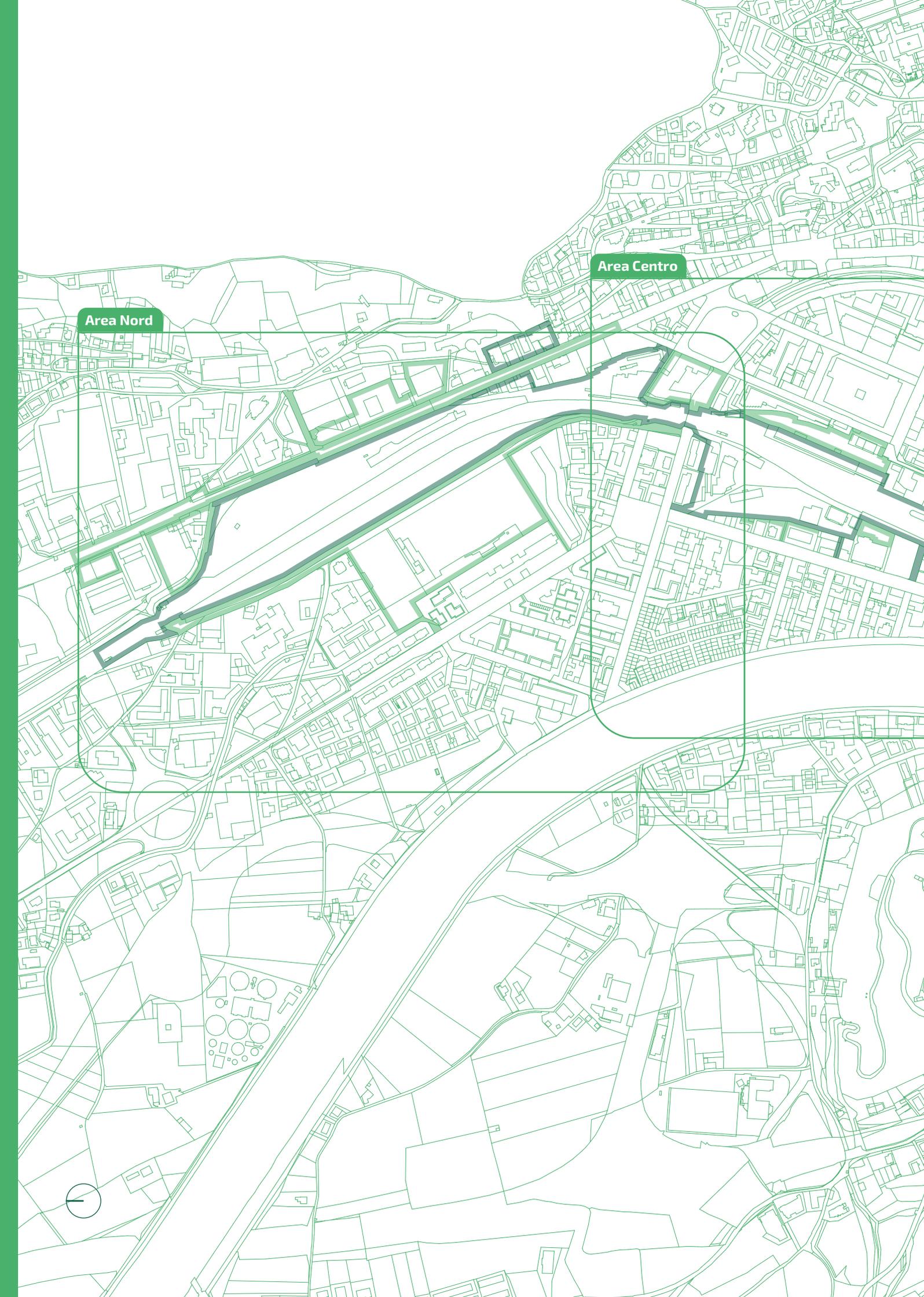
In generale, nell'elaborare le indicazioni, si è cercato di **dare priorità allo spazio aperto, rispetto a quello costruito**, perché il compito primario dell'amministrazione pubblica e della comunità di cittadini e cittadine è quello di **preservare, migliorare e riqualificare** lo spazio pubblico che viene riconvertito da altre funzioni, specialmente in una città come Trento caratterizzata da carenza di spazi aperti e da forti vincoli orografici che limitano la possibilità di espandersi.

Le aree oggetto di rigenerazione a cui si riferiscono le linee guida sono **suddivisibili in tre categorie**, caratterizzate da diversi perimetri e da specifici livelli di progettazione e di intervento.

▣ **Area di progettazione:** superficie dell'areale di proprietà pubblica o di RFI nel quale andranno progettate le nuove sistemazioni degli spazi aperti liberati dai binari, le riconversioni degli edifici che verranno mantenuti, la riconfigurazione volumetrica dei manufatti che potranno essere trasformati e i nuovi volumi urbanistici dei comparti in cui sono previsti.

▣ **Area di influenza:** zona di ambito allargato, comprendente spazi di proprietà pubblica e privata, che si estendono oltre il perimetro dell'areale ferroviario. Quest'area comprende spazi marginali, attualmente presenti nei retri delle case o degli edifici pubblici che si affacciano sui binari, la cui natura verrebbe completamente alterata, diventano luoghi centrali dalla forte valenza urbana. Sono anche inclusi ambiti di trasformazione non adiacenti all'areale ferroviario, che potrebbero trovare un nuovo ruolo, venendo influenzati dal processo di rigenerazione dell'areale. Nel caso degli ambiti pertinenziali privati, andrà valutata la possibilità di una loro trasformazione in spazio pubblico, qualora questo fosse necessario per migliorare le connessioni e gli attraversamenti est-ovest, a fronte di misure compensative e migliorative da contrattare con i proprietari.

▣ **Area urbana di riferimento:** si riferisce a quella porzione vasta di città, a scala più ampia, il cui carattere e la cui vocazione vanno colte e interpretate, nella fase di analisi e lettura del contesto urbano, per determinare delle coerenti strategie di trasformazione e di rigenerazione in riferimento alle porzioni dell'areale ferroviario a cui afferiscono. In questo contesto allargato andrà considerato anche il sistema delle connessioni e della mobilità, inserendolo in un ragionamento organico esteso a tutta la città.



Area Nord

Area Centro





Area Sud

Come richiamato nei successivi capitoli relativi all'areale centro, nord e sud, i futuri sviluppi progettuali dovranno tenere conto anche degli esiti di alcuni studi e progetti attualmente in corso che riguardano:

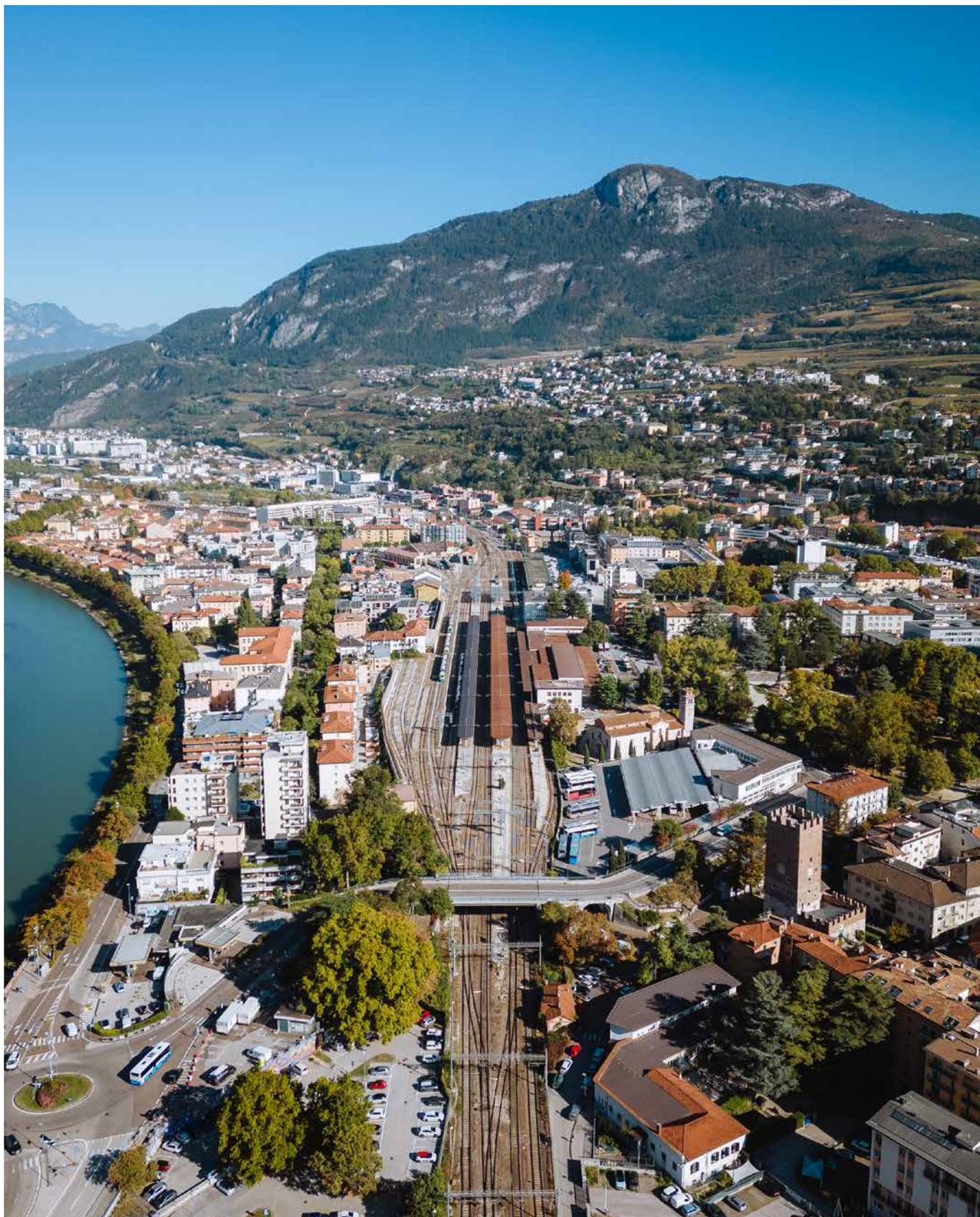
✦ il riassetto delle linee del trasporto pubblico conseguente all'introduzione di un nuovo sistema di trasporto di massa nella direttrice nord/sud, alla ricollocazione della stazione delle autocorriere e alla nuova opportunità di accessibilità da ovest alle stazioni che integrerà quella attuale da est. Il riassetto contribuirà a definire la soluzione ottimale per i raccordi tra le stazioni e le linee del TPL sia su ferro che su gomma, sia urbane che extraurbane;

✦ l'approfondimento tecnico dell'interramento dei binari in raccordo con il progetto della circosollazione ferroviaria per le merci e della configurazione della stazione ipogea attualmente in fase di sviluppo da parte di RFI (come stabilito nel protocollo sottoscritto con il Comune di Trento, la Provincia Autonoma di Trento e FS Sistemi Urbani il giorno 1 febbraio 2024). L'approfondimento tecnico determinerà con esattezza l'estensione delle rampe e conseguentemente i punti di interramento dei binari oltre che la compatibilità delle possibili edificazioni all'interno dell'areale ferroviario e nelle aree derivate dalla demolizione degli edifici interferenti con la nuova linea merci nella zona nord di San Martino in Via della Malvasia;

✦ il progetto della passerella ciclopedonale tra Via Verdi e la Destra Adige che contribuirà a determinare la possibile riconfigurazione di Piazzale Sanseverino;

✦ il progetto dell'impianto a fune con partenza dal nuovo hub intermodale all'ex SIT e approdo in Destra Adige in corrispondenza del previsto grande parcheggio di attestamento (per poi proseguire verso Sardagna e quindi verso Vaneze e Vason sul Monte Bondone) che influirà sui flussi pedonali e sui raccordi con l'area delle stazioni.

↳ Aree della linea ferroviaria del Brennero visto verso nord, al centro il cavalcavia di S. Lorenzo.



Linee Guida

Principi

L'impostazione delle Linee Guida si basa su alcuni principi che costituiscono una **premessa al pensare alla Trento del domani**. Tali principi sono emersi dalle diverse fasi del percorso e sono completati dagli strumenti strategici e pianificatori che il Comune ha già adottato quale visione futura della città.

La descrizione di questi principi, che sono le **basi su cui sono poi state elaborate le soluzioni** qui proposte, risulta dunque necessaria per meglio inquadrare l'ottica con cui il lavoro di stesura delle linee guida è stato realizzato.

Si tratta di principi che possono essere descritti in parte come riguardanti l'"**hardware**" e in parte come destinati al "**software**". Sono strategie generali che riguardano da un lato **questioni infrastrutturali** anche a scala urbana e, dall'altro, **questioni strategiche e di policy** riferibili ad ambiti quali la società, l'innovazione, la sostenibilità che non sono traducibili unicamente in strutture fisiche ma che di tali strutture informano i piani di utilizzo, le possibilità di sviluppo, le relazioni sociali, culturali ed economiche.

1 Favorire la permeabilità e la porosità

Pensare all'areale ferroviario e alla sua rigenerazione è innanzitutto un'occasione per ragionare sui principi e sui requisiti di progettazione per le nuove aree urbane e, in particolare, su concetti quali la **permeabilità** e la **porosità**. Significa, in altri termini, pensare alla città con un'attenzione specifica alla **qualità dello spazio pubblico e alla sua fruibilità**, cercando di generare luoghi permeabili, ossia facilmente attraversabili, e porosi, ovvero caratterizzati da una superficie continua, articolata attraverso una serie di spazi pubblici più intimi di sosta e di relazione. I due concetti sono in qualche modo interconnessi: pensare e progettare zone permeabili significa, all'atto pratico, **lasciare spazio ad attraversamenti intuitivi capaci di migliorare le connessioni e l'accessibilità** urbana, mentre la porosità può essere ottenuta **alternando la densità del costruito con una sequenza attrattiva di spazi aperti, pubblici, accessibili**.

Il favorire la permeabilità e la porosità è strettamente connesso alle scelte di mobilità che devono

risultare le più inclusive possibili. Per questo SUPERIRENTO si è espresso convintamente a favore del trasporto pubblico rispetto a quello veicolare privato e in particolare a favore della mobilità dolce e quindi della pedonalità e della ciclabilità. Il senso di questa scelta è quello di riaffermare quel ruolo di luoghi delle relazioni che strade e piazze hanno storicamente svolto nelle città e che invece è stato generalmente annullato dalla diffusione dell'automobile. (Gli aspetti della mobilità sono trattati più estesamente al paragrafo "*Quadro d'insieme*")

2 Sostenibilità e contrasto agli effetti del cambiamento climatico

Oggi è fondamentale rivisitare il concetto di **sostenibilità**, che non vuole più dire solamente minimizzare gli impatti negativi sull'ambiente ma anche **dare un contributo positivo e migliorativo tanto all'ecosistema quanto alla qualità della vita delle comunità e delle altre specie viventi** che lo abitano. È attraverso questa interpretazione ampliata e aggiornata che il percorso intende dare centralità ai principi di sostenibilità nel processo di rigenerazione dell'areale ferroviario, con la consapevolezza della necessità di migliorare la **resilienza ambientale e sociale** di una città che, come tante altre, sta già sperimentando gli effetti del cambiamento climatico nell'aumento della temperatura media, nei frequenti periodi di siccità, nell'incremento degli eventi atmosferici estremi e nella presenza di isole di calore.

Ripensare l'areale ferroviario e la superficie liberata dai binari secondo questa prospettiva richiede di progettare i nuovi spazi pubblici sulla base di un'**alternanza di spazi verdi drenanti e di pavimentazioni permeabili** in grado di assorbire in poco tempo le grandi quantità di acqua che gli eventi estremi possono scaricare a terra, prevedendo allo stesso tempo **sistemi di accumulo che possano permettere la raccolta e il riutilizzo dell'acqua piovana**. Implica inoltre la necessità di progettare **luoghi pubblici fruibili nelle diverse stagioni** e capaci di essere, in particolare per le persone più vulnerabili, spazi ombreggiati e protetti nel corso delle ondate di calore. Ma non

solo. Agire in quest'ottica significa anche consolidare e ampliare il ricorso a pratiche, quali ad esempio la **messa a disposizione di spazi per gli orti sociali e per quelli comunitari**, che contribuiscono a migliorare la sostenibilità economica e sociale attraverso l'attenzione all'impatto del consumo alimentare e della sua filiera produttiva. La promozione di pratiche quali il consumo di cibo a chilometro zero e l'attenzione al benessere fisico attraverso l'adozione di stili di vita sani devono infatti basarsi su un **principio di fruibilità e di accessibilità per tutte le fasce della popolazione**. Garantendo la **sostenibilità ecologica ed economica** di questi processi potremo favorire anche quella sociale, generando dunque un **impatto positivo sull'ambiente e sui suoi abitanti**.

3 Promuovere la multifunzionalità

Durante il percorso partecipato ci sono stati diversi momenti in cui si è ragionato sulle funzioni da collocare negli spazi lasciati liberi dall'interramento e in quegli edifici, oggi di servizio o comunque connessi alla ferrovia, che in tempi diversi verranno dismessi. Si pensi ad esempio alla stazione della ferrovia della Trento/Malé: un grande spazio coperto che dovrà necessariamente trovare nuovi utilizzi. Immaginare le possibili nuove funzioni significa infatti chiedersi quali attività possono insediarsi in un determinato edificio, ma anche, come è avvenuto in molti casi analizzati durante il percorso SUPERTRENTO e come accadrà sempre più spesso in futuro, **come si può ri-utilizzare il patrimonio esistente**.

La riflessione portata avanti durante il percorso non ha inteso fermarsi al tentativo di trovare nuove funzioni agli spazi che potrebbero venire dismessi nel corso del tempo, ma è proseguita sul tema di **come ri-generare e ri-attivare questi luoghi e con essi i quartieri in cui sono collocati**. Il focus del dibattito, dunque, è spesso oscillato tra i ragionamenti sulle funzioni che gli spazi inutilizzati potrebbero ospitare, rispondendo alle esigenze di un quartiere o della città, e le riflessioni sulle comunità che potrebbero farsi protagoniste della loro riattivazione e, proprio attraverso questo processo, riattivarsi a loro volta. Dai confronti sono emerse molte idee (declina-

te all'interno dei capitoli sotto dedicati all'area nord – centro – sud) e, parallelamente, alcuni principi che sono validi non solo per la rigenerazione dell'areale ma per la città nel suo complesso. Si tratta, nello specifico, di **promuovere trasversalmente il concetto di multifunzionalità** ovvero la possibilità che, all'interno dello stesso quartiere – ma anche dei singoli edifici – siano presenti **utilizzi diversificati** e quindi anche **orari di utilizzo differenziati nel tempo**. Non più una pianificazione che privilegi l'organizzazione delle funzioni in comparti diversi secondo il principio dello zoning monofunzionale (quello residenziale, quello direzionale, quello a vocazione commerciale, ...) ma **un'organizzazione della città che favorisca la compresenza e l'interazione tra diverse attività**: abitazioni, negozi, uffici, spazi culturali e ricreativi, servizi di prossimità e socio-sanitari, zone sportive, ecc.

La multifunzionalità, emerge pertanto come concetto chiave non solo per il quartiere ma anche come indicazione per **ripensare il programma degli edifici** che si libereranno e delle nuove costruzioni. Similmente alla varietà di funzioni che possono essere collocate in un quartiere, anche in un edificio l'organizzazione degli spazi può perseguire il concetto di **ibridazione delle attività e delle modalità di utilizzo**: uno spazio culturale può essere affiancato a un mercato, stanze adibite ad uffici possono dialogare con locali per la ristorazione e una palestra può trovare spazio vicino a una mensa.

Promuovere la multifunzionalità richiede un **pensiero plurale e creativo**, dal punto di vista della pianificazione e della progettazione, ma anche un **cambio di passo nella capacità dei diversi soggetti pubblici, privati, profit e non profit**, di fare rete per programmare e gestire le attività. Quartieri ed edifici, infatti, per poter offrire alla comunità il vantaggio della multifunzionalità, devono saper far **funzionare in maniera coordinata e armonica** le diverse attività che ospitano e fare ciò richiede a tutti di fare un passo oltre la propria specificità per metterla a sistema con le specificità di chi sta a fianco.

4 **Promuovere la sicurezza e la percezione della sicurezza nello spazio pubblico**

Concepire grandi edifici o zone della città in ottica di **multifunzionalità**, ossia prevedere la presenza di **diverse attività e modalità di utilizzo nello stesso edificio e/o nello stesso quartiere**, influisce anche sulla **promozione della sicurezza e della sua percezione**. Il tema di garantire a tutte le persone il diritto a **sentirsi sicure nello spazio pubblico** è un principio emerso a più riprese nel percorso e sottolineato in maniera forte dalle nuove generazioni di cittadine e cittadini.

La compresenza di diverse attività determina spesso la differenziazione degli orari di utilizzo e, di conseguenza, comporta la presenza di flussi di utenti distribuiti nell'arco di tutta la giornata. Pensiamo, ad esempio, a un grande edificio in cui siano presenti uffici, spazi culturali, una palestra, alcune botteghe e stanze per viaggiatori di passaggio. Avremo persone che lo popolano al mattino e nel pomeriggio per lavoro, oppure per gli acquisti, e la sera per le attività di svago. In ogni momento, dunque, diversi flussi di persone potrebbero contribuire a farlo vivere, evitando che, a un certo punto della giornata, l'edificio e le zone limitrofe diventino desolate e poco sicure come conseguenza del fatto che l'unica funzione ospitata all'interno dell'edificio abbia cessato la sua attività. Proprio il flusso costante di persone e il presidio determinato dalla presenza di spazi culturali o di attività di bar/ristoranti aperti possono contribuire alla percezione di una maggior sicurezza, prevenendo la creazione all'interno degli spazi urbani di quelle zone buie e non frequentate che sono sinonimo di insicurezza e di possibile degrado.

5 **Favorire l'inclusione, la coesione e la mescolanza sociale e prevenire fenomeni di gentrificazione**

Si parla di gentrificazione quando la riqualificazione di un quartiere o di una zona della città provoca l'aumento dei prezzi delle abitazioni e degli spazi commerciali, determinando, come conseguenza, la necessità per la parte più fragile dei residenti e dei commercianti di vendere o di lasciare l'affitto a nuovi abitanti e utilizzatori per poi trasferirsi in zone più economiche. La gentrificazione è, in altre

semplici parole, un processo che provoca l'espulsione di alcune fasce di popolazione (quelle meno abbienti) dai quartieri della città in cui sono stati realizzati interventi migliorativi.

Il rischio che il processo di riqualificazione dell'areale ferroviario, a seguito dell'interramento dei binari, generi sul lungo periodo questo tipo di fenomeno è stato evidenziato durante tutto il percorso, anche se va considerato che le aree oggetto di intervento rientrano in porzioni di città che sono già piuttosto centrali, in quanto collocate in prossimità del centro storico. In ogni caso, durante il percorso sono state ampiamente analizzate e discusse le misure che possono **contrastare nel tempo il verificarsi di fenomeni acuti di gentrificazione**. Pur consapevoli che solo un adeguato presidio delle scelte che verranno effettuate nei prossimi anni potrà essere strumento fattivo di contrasto alla gentrificazione, è necessario sin da ora esplicitare il principio condiviso da tutta la comunità circa l'esigenza di **favorire l'inclusione e la coesione sociale**.

Tradurre ciò in elementi concreti e utili per chi si occuperà, nelle successive fasi, di sviluppare delle progettualità a favore dell'areale – ma non solo – richiede un'**azione preventiva che sia multilivello e multiagente**. Significa cioè agire innanzitutto sul tema della **residenza** in maniera generalizzata, ovvero prendendo in considerazione la città nel suo complesso, su più livelli, ossia **promuovendo parallelamente nuovo stock edilizio e il recupero o la riconversione del patrimonio esistente**, ma anche coinvolgendo più agenti, ossia consolidando il rapporto con gli enti pubblici e privati che sul territorio si occupano di residenzialità per diverse fasce di popolazione, nell'ottica di generare un'**offerta residenziale e commerciale differenziata**. Risulta pertanto fondamentale sviluppare una **politica abitativa innovativa** capace di rispondere ai fenomeni emergenti legati all'abitare: a una fascia media sempre più povera, alle esigenze di nuclei familiari sempre più frammentati, all'incremento di abitanti appartenenti a target vulnerabili, alle necessità di chi, venuto da fuori a frequentare le nostre università, terminati gli studi vorrebbe costruirsi un futuro in questa città. Ciò potrebbe tradursi nella **collaborazione tra istituzioni per promuovere norme a favore del social housing** ma anche in un'**intensificazione delle azioni di speri-**

mentazione di forme di coabitazione inedite che potrebbero in qualche anno portare alla definizione di nuove tipologie adatte al nostro contesto e, di conseguenza, alla possibilità di progettare edifici capaci di ospitare nuove forme dell'abitare.

Il contrasto al rischio di gentrificazione passa anche attraverso l'attenzione allo sviluppo di **politiche turistiche innovative** in un mercato che dopo la pandemia è in rapido mutamento e, conseguentemente, richiede una riflessione parallela sulla **gestione dell'ospitalità**. Settori come quello della residenza richiedono strategie capaci di coinvolgere gli enti sovracomunali nel disegno di un posizionamento condiviso e nell'elaborazione di strumenti normativi efficaci ed efficienti proprio perché concertati.

Poiché la gentrificazione è un rischio insito in molti fenomeni legati alla riqualificazione, è importante **presidiare anche lo sviluppo delle politiche culturali** che la città introdurrà per rigenerare i grandi edifici dismessi. Realizzare nuovi poli che racchiudono funzioni culturali richiederà un approfondimento preliminare sull'accessibilità di questi spazi e sulla capacità delle reti di organizzazioni che li gestiranno di **attivare processi capaci di includere, anziché di escludere**, per ridurre il rischio che lo spazio multifunzionale a vocazione culturale si trasformi in un fattore che alimenta il fenomeno della gentrificazione.

6 **Conciliare la scala di quartiere e la scala urbana**

Le riflessioni sullo spazio che sarà liberato dai binari a seguito dell'interramento, data la centralità dell'area e la portata delle trasformazioni, sono state molto spesso discussioni capaci di oscillare tra la scala dell'edificio, quella di quartiere e la città nel suo complesso.

Durante il percorso partecipato, nel tentativo di fare emergere le aspettative e i desideri della comunità rispetto alla futura trasformazione dell'areale ferroviario, si è sempre provato a mantenere uno **sguardo coerente d'insieme**, promuovendo una **visione condivisa di futuro** che fosse in grado di coniugare in maniera **multiscalare** tanto le esigenze che possono trovare risposte in interventi puntuali e di piccola scala, quanto le azioni e le strategie allargate che si rivolgono alla città nel suo complesso.

La raccomandazione emersa è quella di favorire,

attraverso le progettualità che saranno sviluppate sull'areale, **l'implementazione e il miglioramento degli ambiti urbani che risultano oggi carenti di servizi e di infrastrutture per lo spazio pubblico, preservando**, allo stesso tempo, **il carattere e le qualità dei quartieri esistenti**, limitrofi a tali aree. Detto altrimenti il principio che deve guidare i futuri interventi è quello di migliorare ciò che non funziona, senza arrecare danni a ciò che invece ha già trovato un proprio equilibrio.

Parallelamente un principio che è stato discusso e condiviso è quello di un'attenzione a favore di un processo di rigenerazione che, nel prevedere infrastrutture e nuovi spazi pubblici, risponda alle esigenze di tutta la città senza risultare scollegato da un **disegno di insieme e organico**.

7 **Promuovere una rigenerazione inclusiva e orientata al futuro**

Rigenerazione è il concetto cardine di SUPER-TRENTO. Rigenerare ovvero generare di nuovo: un senso, uno scopo, un utilizzo per gli spazi aperti e chiusi, per le infrastrutture. Questo processo, che sembra riguardare la parte hardware di una città, in realtà a volte anticipa, altre volte è esito ma in ogni caso implica sempre la **rigenerazione delle comunità** che la città la vivono. In altri termini possiamo dire che un processo di rigenerazione urbana, per dirsi tale, vede unite due componenti inscindibili: gli **spazi** e le **persone**. Mutare le destinazioni d'uso degli spazi trovando loro una nuova vocazione, creare collegamenti e nuove aree pubbliche permette di **generare nuove comunità**, ma allo stesso tempo, è la creazione stessa di nuove comunità che favorisce **utilizzi diversi delle strutture, dei luoghi aperti e degli spazi**. Ed è dunque in questo ciclo iterativo che si crea tra spazi-da-rigenerare, idee-progetti, persone-comunità che è insita l'importanza dei processi di rigenerazione urbana per la nostra città. Di conseguenza, un principio fondamentale è quello di **prevedere processi di rigenerazione urbana capaci di alimentare continuamente l'iteratività di questo ciclo**. In altri termini, è nel promuovere progetti di riqualificazione dell'hardware che lascino (ove possibile) spazio all'**informale**, al **non-finito**, alla possibilità per le diverse comunità che potrebbero crearsi nel

tempo di **pensare sempre nuovi utilizzi**, che trova forza il concetto di rigenerazione come percorso capace di trasformare aree marginali, non più utilizzate, in nuovi luoghi per le comunità. Diversamente, una riqualificazione che dia vita a spazi rigidi pre-destinati a specifiche categorie di utilizzatori e non modificabili se non tramite ingenti spese, sarebbe alla base di un processo capace di creare spazi che, data la velocità di cambiamento della nostra società, andrebbero ripensati (e rigenerati!) nell'arco di un ventennio, pena l'inutilizzo.

8 **Promuovere interventi incrementali e favorire la sperimentazione degli usi temporanei**

Un processo di rigenerazione deve tenere assieme la grande e la piccola scala, ma anche il lungo e il breve termine. Gli interventi più risolutivi e strutturali andrebbero innescati e tarati sulla base di **sperimentazioni leggere attuabili da subito**. Pensare alla rigenerazione urbana come processo capace di generare un **flusso continuo e incrementale** presuppone, in tempi brevi, l'adozione di una nuova normativa per gli **usi temporanei** degli edifici dismessi e/o delle aree abbandonate della città. A oggi infatti, la Legge Urbanistica Provinciale (Usi temporanei) prevede che le aree dismesse già destinata a una specifica funzione, possano essere temporaneamente utilizzate *"allo scopo di attivare processi di rigenerazione urbana, di riqualificazione di aree urbane degradate, di recupero e valorizzazione di immobili e spazi urbani dismessi o in via di dismissione e per favorire, nel contempo, lo sviluppo di iniziative economiche, sociali, culturali o di recupero ambientale, il comune può consentire l'utilizzazione temporanea di edifici e aree per usi diversi da quelli previsti dal vigente strumento urbanistico"*. Ciò che però la norma esclude è *"ogni uso abitativo, ricettivo o commerciale"*. Escludere quest'ultima tipologia fa venir meno uno dei principali motori di attivazione degli usi temporanei, basti pensare alla possibilità di utilizzare, ad esempio, l'ex autostazione delle corriere come mercato coperto, o alla riattivazione di immobili dismessi per ospitare attività ricreative e di servizio rivolte al quartiere.

Una revisione della normativa vigente sugli usi temporanei, oltre a consentire l'utilizzo di aree

che risultano essere destinate a una specifica funzione con altre funzioni oggi ritenute utili, potrebbe aprire alla **possibilità di sperimentare**, in un luogo, funzioni anche molto diverse tra loro e, a partire dalle dinamiche e dalle interazioni che si verrebbero a creare, immaginare poi una sistemazione permanente degli spazi. Potrebbe inoltre fungere da **stimolo all'innovazione non solo in ambito sociale, culturale ma anche economico** in quanto potrebbe consentire di sperimentare da subito l'utilizzo di spazi in disuso per aprire un mercato, un centro di produzione creativa, un ostello,... senza attendere che i complessi identificati come maggiormente idonei a tali funzioni, vengano effettivamente dismessi. In altri termini, una **regolamentazione aggiornata sugli usi temporanei**, potrebbe rappresentare per Trento una vera occasione di **stimolo alla rigenerazione urbana, all'iniziativa associativa e imprenditoriale**, nonché uno **strumento efficace per contrastare i fenomeni di degrado** connessi ai processi di dismissione e al rischio di lasciare immobili inutilizzati in aree centrali.

9 **Favorire una rigenerazione sostenibile**

Per la città di Trento l'attuale areale ferroviario si configura come un chiaro esempio di "non luogo". Si tratta di un vasto spazio urbano in gran parte intercluso, incapace di interagire con le aree urbane che lo cingono, riuscendo a stabilire con esse soltanto pochissime relazioni e interconnessioni. Quest'ambito dal carattere marcatamente infrastrutturale viene pertanto percepito come un corpo estraneo alla città, uno spazio poco vissuto che si frequenta soltanto quando si parte o si rientra da qualche viaggio in treno. L'impossibilità di stabilire una relazione, una connessione o un affaccio diretto su quest'ambito ha determinato il fatto che oggi, sull'areale ferroviario, prospettino soltanto i retri, spesso piuttosto mesti e squalificati, degli edifici che lo costeggiano.

L'interramento dei binari farà sì che "i retri" non siano più soltanto retri ma, auspicabilmente, nuovi affacci e nuove interfacce urbane, offrendo quindi l'occasione complessiva di riattivare e riconfigurare questo "non luogo", generando **nuovi spazi urbani attrattivi** e mettendo in connessione tra di loro diversi ambiti della città.

Un ruolo determinante in questo processo è rappresentato dal **recupero** e dalla **rifunzionalizzazione** di edifici come l'officina della Trento/Malé in prossimità di Piazza Centa (la nuova officina è in fase di realizzazione in zona Spini di Gardolo), dell'attuale terminal della Trento/Malé (che si attesterà nella stessa posizione odierna ma in interrato affiancando la linea del Brennero), degli storici edifici per le manutenzioni dei treni vincolati dalla Soprintendenza per i Beni Culturali in prossimità di Corso Buonarroti, della stazione delle corriere (che sarà ricollocata nella zona ex SIT). Ma anche la vecchia stazione della Trento/Malé in prossimità di Piazza Centa, già oggi sostanzialmente inutilizzata, e la sede dei Vigili del Fuoco, attualmente operativa, ma per la quale si sta pensando da tempo a una ricollocazione più funzionale alla sua attività. Si tratta di edifici, di dimensioni e caratteristiche anche molto diverse fra loro, per i quali dal percorso emerge l'opportunità di un **mantenimento** e di un **riutilizzo** sia per la qualità architettonica che esprimono (è il caso della stazione delle autocorriere), ma anche allo scopo di **mantenere dei segni fisici della memoria storica della città** che, come è noto, ha visto nel rapporto con la ferrovia un elemento decisivo del suo sviluppo. Affinché questo processo di ridefinizione possa effettivamente generare luoghi significativi, è però necessario che ne sia garantita la **qualità architettonica complessiva**, ove richiesto anche tramite la definizione di **nuove quinte architettoniche** e/o nuovi **sistemi costruiti che sappiano dare un carattere all'area**, ospitando a piano terra **funzioni pubbliche capaci di mantenere vivo e attrattivo lo spazio** su cui si affacciano. In questa prospettiva il percorso vede positivamente la possibilità che, all'interno dell'areale, ove si renderà fattibile, trovino posto **nuovi edifici plurifunzionali** direttamente dialoganti con lo spazio pubblico. In questi edifici potranno essere concentrati servizi alla residenza ma anche di interesse collettivo, avvalendosi dell'accessibilità che il sistema di trasporto pubblico e la mobilità ciclopedonale previsti potranno garantire. La dimensione e il disegno di tali edifici, ovvero gli aspetti che i futuri progettisti saranno chiamati a proporre, dovranno **privilegiare la densità della città storica piuttosto che la rarefazione della città "a misura d'automobile"**, favorendo allo stesso tempo la permeabilità del tessuto urbano e realizzando ciò senza

preclusioni di sorta a un **possibile sviluppo in altezza**, nel segno di un **risparmio di suolo** attraverso il suo riutilizzo.

10 Promuovere la collaborazione trasversale tra attori pubblici e privati come metodo di lavoro

L'interramento della ferrovia apre per la città la possibilità di realizzare nuove opere, di ricollocare e rendere maggiormente accessibili alcuni servizi, di rifunzionalizzare complessi esistenti valorizzando il patrimonio tutelato o riprogettando gli involucri esistenti. Come avvenuto in ogni città che si è trovata ad affrontare il processo di dismissione di un passato industriale, anche a Trento, un ruolo importante potrà essere svolto dagli attori privati non solo per quanto attiene la riconversione edilizia di quelli che sono i comparti che potranno essere destinati all'edilizia abitativa, ai servizi, al commercio, ma anche per quanto attiene alla sperimentazione e la messa in atto delle progettualità ibride che andranno a occupare e animare gli spazi liberati. In ogni caso, laddove vi sia la capacità di **attrarre capitali privati per aree oggetto di possibile trasformazione urbanistica**, appare imprescindibile il **mantenimento di una regia pubblica**.

La letteratura in materia consente oggi di affermare che le pratiche di **riuso a fini collettivi di spazi dismessi** richiedono un impegno nel coinvolgimento sempre maggiore di quegli **attori privati filantropici in grado di affiancare l'ente pubblico nel finanziamento delle progettualità**. Parallelamente tale processo richiede ai soggetti privati e del privato sociale un impegno nell'intercettare quelle fasce della popolazione che rimangono escluse e di rafforzare la loro **capacità di immaginare progettualità e modelli di servizio e di gestione** anch'essi ibridi e dunque capaci di accedere a fonti di finanziamento diversificate.

Vi è dunque, a fronte della dismissione di un grande numero di spazi e con l'obiettivo di un loro riutilizzo sostenibile, la **necessità di agire su almeno due diversi livelli**. In primis **promuovendo e richiedendo un impegno da parte dei soggetti privati nel costruire e rafforzare reti**, cui segue la necessità di **intensificare l'adozione di strumenti che facilitino i meccanismi di coprogettazione**

e il **partenariato pubblico privato** nella logica di stimolare, anche nel settore dell'innovazione sociale e dei servizi culturali, l'imprenditorialità e la professionalizzazione.

Intraprendere questa strada ragionando secondo **nuovi modelli capaci di generare welfare o innovazione sociale, sperimentare forme diverse di governance** del patrimonio,... se da un lato richiede al privato di rafforzarsi anche in ottica imprenditoriale, richiede dall'altro la **capacità delle istituzioni di accogliere il cambiamento**, renderlo visibile e tradurlo in un percorso chiaro capace di supportare l'azione diretta dei cittadini. Presuppone, in altri termini, che l'azione pubblica garantisca la **trasparenza dei processi**, favorisca **l'inclusività delle pratiche** e lavori per la **durabilità di esperienze** capaci di essere **locali e allo stesso tempo connesse ad una scala territoriale**.

Linee Guida

Quadro d'insieme

Trento è una città policentrica distribuita per la maggior parte nel fondovalle dove risiede il 70% della popolazione e per l'altra parte in collina dove risiede il restante 30%.

La parte di fondovalle è fortemente allungata sulla direttrice nord/sud, costretta nel suo sviluppo dalla condizione orografica e dalla presenza del fiume e delle linee viarie e ferroviarie. Questa situazione determina una forte frammentazione del territorio complicandone l'accessibilità; la valle è particolarmente stretta proprio in corrispondenza del centro storico della città: tra il Dos Trento a ovest e il versante della collina di Martignano a est vi sono circa 800 metri. La ferrovia, l'autostrada, la tangenziale ma anche la viabilità principale, rispondendo alla domanda prioritaria dei flussi nord/sud, emergono nei fatti come elementi separatori delle relazioni est/ovest.

Questa difficoltà di accessibilità, che condiziona anche lo sviluppo della mobilità pedonale e ciclabile, deve per di più fare i conti con una formidabile attrattività della città per concentrazione di servizi, di opportunità lavorative, culturali e di studio, di attività commerciali, ecc., nei confronti dell'intero territorio provinciale ma non solo.

Si stima che ogni giorno feriale il numero degli ingressi sul territorio comunale eguagli il numero dei residenti per cui si può dire che ogni giorno feriale la città "raddoppia" il numero dei propri utilizzatori (e a questi vanno anche aggiunti i più di 10.000 studenti universitari fuori sede).

Considerata la complessità orografica del territorio del comune di Trento e della Provincia di cui Trento è riferimento, la mobilità emerge sempre come uno degli elementi di maggiore criticità. In questo contesto il trasporto pubblico fatica a intercettare le necessità degli utenti subendo la fortissima concorrenza della mobilità veicolare privata sostenuta anche strategicamente, dal dopoguerra in poi, come il sistema principale di mobilità con tutte le note conseguenze sulla qualità e vivibilità degli spazi pubblici e di stravolgimento del significato storico delle strade e delle piazze come luoghi di relazione della città. È in riferimento a questa situazione che in ogni oc-

casione di dibattito e di confronto su quello che potrà diventare l'areale ferroviario liberato dai binari, il tema a cui è stata data maggiore priorità dai partecipanti è (assieme a quello delle dotazioni di verde) quello della mobilità e dell'accessibilità alla città.

La principale richiesta emersa è stata quella di poter conseguire uno spazio dove rideterminare il significato di luogo delle relazioni della città, dove la mobilità sia riferita alla pedonalità, alla ciclabilità e alla mobilità collettiva escludendo quella divisiva configurata nella mobilità veicolare privata (in piena sintonia con i principi del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile approvato dal Consiglio comunale di Trento nel febbraio 2023). L'obiettivo è quello di garantire la massima permeabilità non solo per superare la frattura che i binari della ferrovia hanno determinato tra le parti est e ovest della città ma anche per facilitare l'accessibilità nella direttrice nord-sud evidenziando un problema di raccordi tra parti della città molto diffuso e non riconducibile semplicemente all'attuale ostacolo causato dalla presenza della ferrovia. Un esempio è il difficile collegamento pedonale e ciclabile tra la BUC – Biblioteca Universitaria Centrale –, il CTE (futuro "student center" dell'Università) e Via Verdi principale attestazione del polo universitario di fondovalle, ma si è anche considerato l'areale come occasione per l'aggiramento del centro storico garantendo così i collegamenti nord sud per i mezzi del trasporto pubblico.

La condizione posta pressoché unanimemente dai partecipanti al percorso di esclusione del transito dei veicoli a motore privati sull'areale liberato dai binari (a eccezione ovviamente delle attuali strade che in sottopasso o in sovrappasso attraversano la ferrovia e che domani attraverseranno l'areale a raso) prende quindi le distanze dall'idea del boulevard di Juan Busquets (promosso dal Piano Regolatore Generale del 2001) perché nuove strade costituirebbero nuovi elementi separatori e si porrebbero in contrasto con l'obiettivo auspicato di permeabilità e di facilitazione dell'accessibilità.

L'areale liberato dai binari sarà quindi occasione per garantire, in particolare per la ciclabilità e il trasporto pubblico, quelle condizioni altrimenti difficilmente conseguibili in città, e soprattutto nel

centro storico, ovvero percorsi dedicati e con sezioni adeguate e dove le fermate della futura tranvia possano coincidere con i nodi della di mobilità dolce affinché si costituiscano dei punti di riferimento che orientino gli spostamenti di futuri abitanti e fruitori – per il ruolo delle fermate del trasporto pubblico si fa anche riferimento allo studio “FAST - Fermate Accessibili e Sostenibili a Trento” a cura del DICAM - Dipartimento Ingegneria Civile Ambientale Meccanica dell'Università di Trento redatto nel 2023. Per la mobilità dolce le condizioni saranno inoltre valorizzate dal distanziamento dal traffico veicolare e da una dotazione di verde che viene fortemente richiesta per garantire percorsi il più possibile ombreggiati da alberature e per contrastare l'effetto dell'isola di calore che sempre più condiziona la vita delle città nella stagione estiva.

I principi di permeabilità e porosità impongono quindi il ripensamento e la riformulazione dell'idea di un boulevard di scorrimento veicolare (per automobili e mezzi a motore) al posto dei binari interrati. Pensare a un asse prioritario di mobilità su gomma, che diventerebbe inevitabilmente un forte attrattore di traffico, determinerebbe una forte limitazione dell'attraversabilità trasversale dell'areale e dunque della sua fruibilità e permeabilità. Al posto di una direttrice carrabile ad alto scorrimento viene condivisa la richiesta della realizzazione, per tutta la lunghezza da nord a sud, di un corridoio verde multimodale, destinato al trasporto pubblico, grazie al passaggio del tram, e alla mobilità dolce, attraverso percorsi prioritari ciclopedonali che consentano l'attraversamento longitudinale e la connessione con la rete dei collegamenti già presenti. Ciò non toglie il fatto che la riflessione sulla mobilità dovrà estendersi anche al ruolo delle viabilità principali limitrofe e parallele all'areale ferroviario.

La facilitazione dei collegamenti è infatti essenziale per il funzionamento del centro intermodale della città che si sviluppa nella parte centrale dell'areale. L'interconnessione tra i diversi sistemi è dunque un presupposto fondamentale per garantire efficacia alla mobilità cittadina, come è stato più volte evidenziato negli incontri. Un tema emerso in modo particolare è la necessità di mantenere strettamente collegate le stazioni dei treni e delle autocorriere

data la scelta di ricollocare quest'ultima, aumentando la distanza da quella dei treni, dalla posizione attuale all'area ex SIT più a sud. Precisato che la ricollocazione è funzionale a più obiettivi (quali l'integrazione nel centro intermodale della partenza dell'impianto a fune verso il Monte Bondone, una diversa distribuzione delle linee extraurbane in modo da gravare meno su piazza Dante e sul centro città, la possibilità di riqualificare il contesto della Chiesa di San Lorenzo), l'attenzione ai collegamenti tra i vari poli del centro intermodale è decisiva. Va considerato che il riordino delle linee di trasporto su ferro diverrà il punto di riferimento principale di tutta la rete di trasporto pubblico della Provincia, da quello su ferro composto dai convogli regionali/nazionali e continentali, alle ferrovie locali FTM e Valsugana, fino a alla rete di trasporto extraurbano su gomma. Negli scenari prefigurati nel percorso SUPERTRENTO l'areale dovrà garantire questi collegamenti a più livelli: percorsi pedonali e ciclabili in superficie, percorsi pedonali in interrato – nel cosiddetto *mezzanino** –, fermate del TPL in superficie in corrispondenza dei diversi poli. A questo proposito si evidenzia che tra l'ingresso alla stazione dei treni e la nuova stazione delle autocorriere la distanza è di circa 350 metri compatibile con la distanza tra due fermate di un tram o di un autobus.

Un elemento da considerare e che assumerà una enorme importanza nell'impostazione di tutto il sistema del trasporto pubblico è che l'interramento dei binari garantirà una accessibilità alle stazioni non solo da est come oggi ma anche da ovest semplificando moltissimo i percorsi, le connessioni e la distribuzione delle linee del TPL su gomma.

Relativamente al sistema principale di TPL da privilegiare si è consolidata tra i partecipanti al percorso SUPERTRENTO una posizione unanime a favore del tram piuttosto che a favore dei mezzi su gomma. Le ragioni sono molteplici. In primo luogo il tracciato del tram non è percepito come elemento divisivo come invece accade con la tradizionale strada asfaltata (condizione che sull'areale liberato dai binari replicherebbe la frattura oggi determinata dalla ferrovia) perché l'occupazione dello spazio è minore e il trattamento delle superfici attraversate dal tram può essere significativamente differente da quello neces-

* ➤ cfr. Areale Centro, Indicazioni sulle aree pubbliche e sulle zone ad accesso pubblico

sario per i mezzi su gomma. In molti casi, come noto, le superfici sono trattate a prato rendendo più "amichevole" il rapporto con l'infrastruttura e aumentando la qualità dello spazio urbano (oltre a contribuire a migliorare il microclima dei luoghi, la gestione delle acque meteoriche, ecc.). In secondo luogo si ritiene che il problema della mobilità cittadina debba essere affrontato non solo con nuove infrastrutture, ma anche promuovendo un cambio culturale attraverso l'organizzazione di una nuova offerta che si distanzi da quelle attuali e che possa quindi contribuire a modificare sostanzialmente il rapporto mezzo/città/utente. Come detto, l'interconnessione tra i diversi sistemi di mobilità è presupposto fondamentale per garantire efficacia alla mobilità cittadina e il transito del tram nell'areale liberato dai binari è precisamente funzionale a questa logica.

Gli approfondimenti progettuali sul tram sono però in corso e non si è ancora arrivati a definire uno scenario conclusivo che faccia apprezzare concretamente il suo apporto nel sistema complessivo del trasporto pubblico. L'introduzione del tram ridurrà sicuramente le linee e gli attestamenti che oggi si effettuano nei pressi di piazza Dante sia per quanto riguarda il servizio urbano che per quello extraurbano, inoltre la doppia accessibilità sia da est che da ovest consentirà una differenziazione dei percorsi e delle fermate nei pressi delle stazioni (sia dei treni che delle corriere) ma in misura e modalità non ancora definite.

In assenza di questi elementi è difficile predeterminare quali soluzioni adottare per coordinare il servizio complessivo del trasporto pubblico. La logica della massima interconnessione vedrebbe favorevolmente il passaggio dei mezzi su gomma, e in particolare quelli del servizio extraurbano, sull'areale per far sì che i cambi tra treno, trasporto extraurbano e tram si svolgano nel modo più facile e rapido possibile. Questa soluzione che necessiterebbe di una strada a due corsie con uno o più accessi sia a nord che a sud della stazione dei treni potrebbe minimizzare le criticità dovute alle roture di carico ma potrebbe entrare in contrasto con il principio della massima permeabilità sempre richiamato. Da un altro punto di vista le modifiche del sistema complessivo portate dall'introduzione del tram e dalla

doppia accessibilità est-ovest alle stazioni potrebbero razionalizzare e rendere quindi funzionale e accettabile il mantenimento delle attestazioni sulla viabilità limitrofa alle stazioni da cui in poche decine di metri sarebbero raggiungibili garantendo una buona interconnessione senza vincolare l'areale con nuove strade.

La valutazione dei due scenari delineati va però, come detto, demandata all'acquisizione di dati più certi rispetto alla riconfigurazione del sistema complessivo del trasporto pubblico. In ogni caso si rende necessario un approfondimento sul rapporto tra la stazione e anche gli altri sistemi di mobilità come i taxi ma anche con la mobilità veicolare privata considerando l'opportunità di inserire spazi per il "kiss & ride".

Un'ultima considerazione va fatta riguardo alle attuali connessioni veicolari tra le parti est e ovest della ferrovia. L'interramento dei binari consentirà l'eliminazione dei sottopassi di Via Fontana e Via Verdi e del cavalcaferrovia di San Lorenzo. Queste connessioni veicolari, come già anticipato, vanno evidentemente mantenute perché, nell'area cittadina, sono le uniche connessioni utili anche veicolarmemente tra le parti est e ovest dell'areale ferroviario (per quanto riguarda la riconfigurazione di Via Canestrini, dove il sottopasso alla ferrovia è oggi solo pedonale, si ritiene opportuno demandarla alla progettazione di dettaglio che potrà valutare con maggiore cognizione vantaggi e svantaggi di una sua conferma pedonale o di una riconversione al transito veicolare). Ne consegue che il sistema lineare che si potrà costituire sull'areale ferroviario liberato dai binari non sarà un unicum ma un sistema di "stanze" certamente collegate tra loro ma delimitate dagli attraversamenti stradali. Le "stanze" si svilupperanno quindi a nord di Via Fontana fino circa al campo di atletica Covi-Postal (dove i binari saranno completamente interrati), tra Via Fontana e Via Torre Vanga (che si immagina prolungata rispetto a oggi nella prospettiva dell'eliminazione del cavalcaferrovia di San Lorenzo), tra Via Torre Vanga e Via Verdi (con l'eventuale ulteriore attraversamento di Via Canestrini) e da Via Verdi a Via Madruzzo (limite sud della parte con i binari completamente interrati).





Centro storico

Nuovo tracciato di
Via Torre Vanga

Tranvia

Tranvia

Via Verdi

Collegamento a fine

Passerella sull'Adige

Piedicastello

S. Giusepp

Linee Guida

Legenda delle
planimetrie



Collegamenti principali: si tratta delle principali direttrici di collegamento nell'ambito urbano a scala allargata. Questi collegamenti di tipo viabilistico, misto o ciclopedonale, sono in gran parte esistenti, e verranno potenziati e migliorati a seguito dell'interramento, eliminando sottopassaggi e sovrappassi. In alcuni casi nuovi collegamenti urbani -attualmente non presenti- diventeranno possibili e realizzabili proprio a seguito dell'eliminazione dei binari.



Connessioni dello spazio pubblico: attraverso l'interramento dei binari le aree periferiche attualmente posizionate ai margini della ferrovia verranno messe in connessione attraverso lo spazio pubblico continuo liberato dai binari. Grazie alla possibilità di stabilire nuove connessioni trasversali est-ovest di tipo pedonale o ciclopedonale, sarà possibile ricucire porzioni di città attualmente divise e separate, generando una rete porosa di attraversamenti e di spazi di relazione.



Rete degli spazi verdi: lo spazio liberato dai binari e la riqualificazione delle aree adiacenti rappresenta l'occasione per infittire la rete degli spazi verdi, dei giardini e dei parchi, dando continuità a quegli ambiti piantumati e inerbati, spesso puntuali e frammentari, che sono già presenti in città. Il corridoio verde multimodale che si potrà realizzare a seguito dell'interramento genererà una vera e propria infrastruttura verde che corre da sud a nord, mettendo in relazione i parchi urbani già presenti con il lungofiume e il paesaggio circostante.



Filari alberati: le alberature e la loro continuità all'interno di corridoi ecologici urbani e lungo i percorsi ciclopedonali sono essenziali per garantire una protezione uniforme dalle ondate di calore, per potenziare la capacità di assorbimento delle acque meteoriche, per migliorare la qualità dell'aria e per rendere l'ambiente urbano e i suoi percorsi di attraversamento più piacevoli e attrattivi.

In alcuni casi filari alberati possono costituire anche una nuova quinta architettonica capace di valorizzare ambiti di urbani di minor qualità.



Manufatti da mantenere e recuperare: si tratta di edifici che contribuiscono a mantenere la memoria storica dell'areale ferroviario, con particolare riferimento al periodo di sviluppo urbanistico e infrastrutturale della città di Trento tra metà Ottocento e inizio Novecento. Essi costituiscono un fragile patrimonio diffuso di archeologia industriale, nonché un racconto "costruito" dell'epopea della costruzione delle linee ferroviarie alpine. Per questi edifici si suggerisce un recupero e una riattivazione con nuove funzioni pubbliche.



Edifici con possibile riconfigurazione volumetrica: si riferisce a fabbricati posizionati ai margini dell'areale ferroviario il cui ruolo e la cui funzione si modificheranno a seguito dell'interramento. Per tali edifici è possibile un mantenimento dell'esistente, attraverso il recupero e l'inserimento di nuove attività, oppure una riconfigurazione volumetrica parziale o totale, da declinarsi sulla base delle nuove funzioni da insediare. Il grado di mantenimento dell'esistente dovrà essere valutato a seguito dell'elaborazione delle proposte progettuali, tenendo conto delle relazioni e dei rapporti che l'edificio o l'area dovrebbero stabilire con il contesto allargato.



Nuovi comparti e quinte architettoniche: si tratta di ambiti che possono prevedere la realizzazione di nuovi comparti edificatori, dal carattere misto residenziale e multifunzionale, con lo scopo di definire nuove quinte architettoniche capaci di conferire un carattere unitario e di alta qualità allo spazio pubblico che fronteggiano. I nuovi volumi dovranno in ogni caso garantire la porosità e la permeabilità dell'isolato, attraverso interruzioni della cortina edilizia o tramite passaggi accessibili. I piani terra delle nuove

quinte architettoniche, destinati a funzioni di carattere pubblico, devono costituire un'interfaccia permeabile e osmotica capace di interagire con lo spazio pubblico, mantenendolo attivo e attrattivo durante le diverse ore della giornata.

Ⓜ

Aree marginali da riqualificare: ai margini della ferrovia e negli ambiti attigui sono attualmente presenti aree ed edifici, di proprietà pubblica e privata, che hanno il carattere di spazio marginale o di retro urbano. Questi spazi torneranno nuovamente centrali e avranno un nuovo affaccio pubblico. Nel caso degli ambiti pertinenziali privati, spesso riconducibili a cortili di edifici esistenti adibiti a parcheggio, andrà valutata la possibilità di una loro trasformazione in spazio pubblico, qualora questo fosse necessario per migliorare le connessioni e gli attraversamenti est-ovest, a fronte di misure compensative e migliorative da contrattare con i proprietari come la cessione di posti auto collocabili all'interno del mezzanino tecnico e accessibili attraverso opportuni sistemi di collegamento in superficie.



Nuovi affacci urbani: si tratta di aree particolarmente cruciali per la città, nel quale lo spazio pubblico assume il ruolo di snodo urbano, di soglia e di affaccio. Nel caso della stazione, grazie all'interramento, si libererà lo spazio per un nuovo affaccio della stazione verso il lato ovest della città e Corso Buonarroto. In questo nuovo "fulcro" urbano affluiranno e emergeranno tutti i flussi della stazione che si dirigono verso il lungadige, Piedicastello e il quartiere di Cristo Re. Un altro nuovo affaccio urbano è quello si potrà realizzare in Piazzale Sanseverino con l'estensione di una nuova piazza verso il fiume Adige e attraverso la connessione con la passerella pedonale verso la destra Adige.



Linea tranviaria da nord a sud :lungo lo spazio liberato dai binari troverà posto un sistema di trasporto pubblico ad alta frequenza e ad alta capacità in sede propria di

tipo tranviario per collegare longitudinalmente la città da nord a sud. Il tram è pensato per garantire il miglior standard di qualità di viaggio per gli utenti, determinando la riqualificazione urbana lungo il tracciato e negli spazi di fermata. Ove possibile il tracciato può essere lasciato inerbito per migliorare la percezione e la permeabilità degli spazi attraversati.

↳ Aree della linea ferroviaria del Brennero visto verso nord. A destra il MUSE, al centro lo Stadio Briamasco.



Linee Guida

Area Centro

Inquadramento

L'area centrale dell'interramento è compresa tra il cavalcaferrovia in prossimità di Torre Vanga a sud e il sottopassaggio di Via Fontana a nord. Questi collegamenti, connotati da una percorribilità viabilistica tortuosa, rappresentano assieme al sottopasso pedonale di Via Lampi le uniche connessioni fisiche tra due parti di città cresciute parallelamente, ma in maniera disgiunta, in prossimità della stazione ferroviaria. Elemento centrale dell'area è il fabbricato viaggiatori della stazione, nato come porta d'ingresso alla città ottocentesca e divenuto, con la collocazione della stazione delle autocorriere e quella della Ferrovia Trento/Malè, un fronte di quasi 600 metri che costituisce il principale nodo intermodale della città.

L'ambito urbano di riferimento di questo settore, più esteso delle semplici pertinenze della stazione, è riconducibile all'area racchiusa tra l'antica ansa del fiume e il suo alveo attuale, in una superficie complessiva di circa 40 ettari posta a nord del centro storico. La natura di questa zona è tutt'altro che uniforme, poiché si compone di due brani di città sviluppatasi autonomamente dopo la costruzione della linea ferroviaria, secondo destinazioni urbanistiche e principi progettuali differenti, accomunati però da un disegno progressivo che ha visto nel limite spaziale della ferrovia un bordo invalicabile.

Sul lato occidentale della ferrovia, e fino al limite fisico del Lungadige Leopardi, è presente un quartiere residenziale di stampo tardo ottocentesco strutturato sull'asse principale di Corso M. Buonarroti e connotato da un tessuto regolare composto da insiemi edilizi coerenti e proporzionati alla rete stradale. Sul lato orientale della ferrovia, delimitata dal tessuto storico della città, si trova invece la principale area direzionale della Regione, una porzione urbana cresciuta attorno all'ambiente pittoresco di Piazza Dante e a cavallo dell'asse trasversale di Via Romagnosi, che è composta da un tessuto urbano disomogeneo fatto di grandi palazzi dedicati alle istituzioni e ai servizi alternati a brani residenziali disconnessi, attraversato nelle direzioni principali da viali dedicati alla viabilità su gomma e spazi aperti strutturati come luoghi di rappresentanza. Inoltre, l'area di Via Romagnosi, è un quartiere dire-

zionale monofunzionale popolato durante il giorno ma sottoutilizzato una volta che uffici e servizi hanno terminato gli orari di apertura.

Entrambe le aree sopra citate risultano spazialmente e percettivamente disconnesse, nonostante le distanze fisiche siano esigue se confrontate con l'estensione longitudinale della città.

Sul lato ovest il Lungadige Leopardi è interrotto dal nodo viabilistico del ponte di S. Lorenzo, a sud del quale il fronte edificato arretra e si dilata per lasciare spazio a un parco lineare, seppur di sezione molto limitata, posto a cavallo tra il fiume Adige e l'Adigetto, lungo il quale non è più presente il suggestivo rapporto tra città e fiume presente più a nord, caratterizzato dall'affaccio diretto dell'edificato residenziale ottocentesco. Analogamente l'area che si frappone tra il centro storico e la stazione dei treni soffre della accentuata discontinuità del tessuto urbano e della caratterizzazione funzionale: l'ambito denso, animato e variamente utilizzato della città storica si contrappone a un tessuto di scala diversa, con spazi dilatati, edifici dalla forte caratterizzazione funzionale e dalla fruizione più dinamica ma saltuaria, la cui vitalità ha notevoli escursioni nell'arco giornaliero e settimanale. Il fronte tra questi due ambiti così diversi è rappresentato da un fascio di viali che si sviluppa sull'antico alveo del fiume (Via Torre Vanga, Via Torre Verde, Via Manzoni) ed è connotato da un grande flusso viabilistico associato a una scarsa strutturazione pedonale. Tale conformazione accentua la discontinuità percepita, contribuendo a creare il limite di una zona da molti vissuta come un grande vuoto urbano nel cuore della città.



Cooperazione Trentina

Stazione Trento/Malè

Riquilificazione del tracciato del Lavisotto

Riapertura e riquilificazione del tracciato storico dell'Adigetto

Giardini di P.zza Centa

Ridefinizione volumetrica di Stazione FTM

NORD

P.zza A. Cantore

Nuova quinta architettonica

Ridefinizione volumetrica degli edifici FS e TT

Corso M. Buonarroti

ex Bellesini

Rimesse FS

Stud



Chiesa di S. Lorenzo

Stazione Autocorriere

Stazione FS

Ostello

Torre Vanga

P.zza Dante

Giardini di Piazza Dante

SUD →

P.zza / Da Vinci

Nuova quinta architettonica

Riapertura e riqualificazione del tracciato storico dell'Adigetto

Cavalcavia di S. Lorenzo

Ridefinizione volumetrica degli edifici FS

Nuovo tracciato di Via Torre Vanga

Fiume Adige

Scuole A. Manzoni

Edificio FS

entato Mayer

Torre idrica

ex Bersaglio

HUB Intermodale / ex SIT

Strategia generale

La stazione ferroviaria è l'elemento cardine di tutta l'area e, nella prospettiva dell'interramento e del conseguente riordino delle linee di trasporto pubblico, diventerà a tutti gli effetti la nuova porta della città e di un contesto territoriale di area vasta, nonché il nodo di connessione intermodale di una rete ferroviaria di estensione nazionale e continentale. L'importanza di tale nodo dovrà riflettersi nella riconfigurazione degli spazi contigui, rendendo l'area che separa la stazione dal centro storico un brano di città vivo e connesso, scongiurando la crescita di vuoti urbani o di spazi scarichi o semi abbandonati, attraverso la riconfigurazione dei numerosi volumi architettonici connessi alla mobilità che andranno a cambiare la loro destinazione d'utilizzo principale.

A differenza di altri contesti, nei quali si tenta di superare la cesura urbana dovuta alla presenza dei binari attraverso nuovi sovrappassi puntuali o piste pedonali sopraelevate, grazie all'interramento, la città di Trento si troverebbe nella situazione privilegiata di poter mantenere la presenza di un'infrastruttura essenziale di mobilità, che verrebbe addirittura potenziata, liberando allo stesso tempo l'intera porzione di superficie attualmente occupata dai binari e potendo quindi riconnettere i due lembi di città in maniera continua.

Oltre alla grande scala della infrastruttura in corso di potenziamento e trasformazione è necessario considerare anche la scala urbana di quartiere e le esigenze ordinarie che questa evidenzia, come la grande richiesta di connessioni trasversali tra i due lati della ferrovia, la necessità di luoghi di riferimento locale come parchi e spazi di svago e la volontà di non introdurre ulteriori attrattori di traffico per garantire un'adeguata qualità della vita nelle aree residenziali attualmente sottoposte a flussi di traffico talvolta molto intensi.

Si può quindi immaginare che l'interramento della ferrovia possa portare alla definizione di un "nuovo centro di quartiere", imperniato attorno alla nuova stazione ferroviaria e intermodale, capace di saldare tra di loro due brani di città lungo il nuovo corridoio verde di mobilità urbana. La necessità di coniugare in

sé la natura delle sue diverse componenti (residenziale, istituzionale e di servizio) dovrà conciliarsi con l'introduzione di nuovi spazi pubblici e di nuove funzioni di scala cittadina, che permettano di sfruttare adeguatamente la rinnovata centralità dell'area, aiutando il centro storico ad alleggerirsi dal ruolo di unico grande luogo di sviluppo di eventi pubblici.

Indicazioni sulla trasformazione dell'area

Si ritiene necessario garantire un chiaro e fruibile accesso alla stazione dei treni dal lato ovest (Corso M. Buonarroti), per permettere la completa fruibilità del nuovo nodo intermodale, ottimizzando i punti di risalita dei binari interrati attraverso il livello mezzanino tecnico e attraverso un'adeguata sistemazione degli spazi in superficie

È opportuno inserire, in concomitanza dell'ingresso ovest della stazione dei treni, una fermata in superficie della linea tranviaria, in modo da garantire una fruibilità diretta del servizio ferroviario, riducendo la rottura di carico tra le due linee di trasporto.

È importante che il servizio di trasporto pubblico su gomma di ambito urbano ed extraurbano si rapporti con il nodo stazione dei treni in maniera diretta e preferenziale, sfruttando il fronte ovest della stazione come punto di interscambio integrato tra i diversi mezzi di TPL (tranvia, ferrovia nazionale e locale, rete urbana di autobus). L'ingresso di autobus e corriere nel corridoio verde di mobilità pubblica dovrà essere limitato al settore centrale dell'area ferroviaria concentrandosi tra i nodi di Via Torre Vanga e Via Fontana, in modo da sollevare l'area di Piazza Dante dal considerevole flusso di mezzi cui è attualmente sottoposta, senza altresì condizionare le spazialità degli altri ambiti dell'areale.

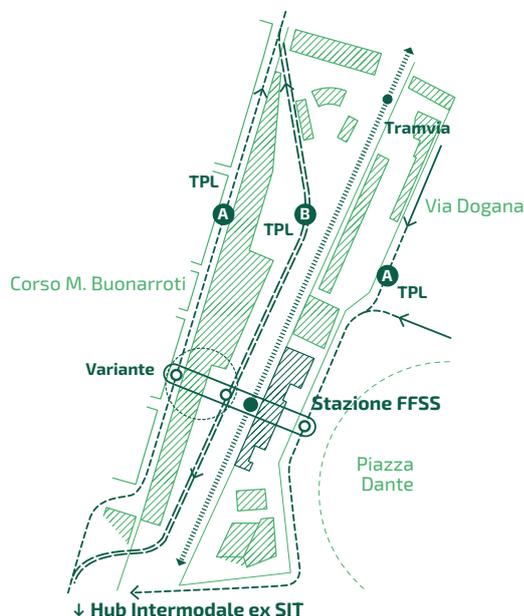
Considerando il grande riassetto del TPL che coinvolgerà la città di Trento con l'introduzione della tranvia appare plausibile, in alternativa al punto precedente, la possibilità di ridistribuire il flusso di mezzi pubblici urbani ed extraurbani afferenti alla stazione dei treni sul fronte di Piazza Dante e sull'area di Corso M. Buonarroti, espandendo così il nodo intermodale oltre il perimetro dell'areale ferroviario. Questo schema richiede di riconfigurare nel suo complesso l'asse viario di Corso M. Buonarroti,

al fine di permettere il passaggio dei numerosi veicoli che graviterebbero sull'area, e di realizzare una zona di sosta riconoscibile e dal collegamento agevole con la stazione nei pressi delle scuole A. Manzoni.

Si rimanda quindi la scelta dell'assetto viabilistico del nodo stazione dei treni agli esiti degli approfondimenti avviati.

Si ritiene necessario integrare al nodo stazione dei treni un hub dedicato alla mobilità dolce, dedicato specificatamente al ricovero e alla ricarica dei mezzi ciclabili e al servizio di bike sharing. Tale servizio potrebbe trovare luogo negli spazi interrati del mezzanino tecnico per non gravare sugli spazi degli edifici in superficie.

Si ritiene altresì indispensabile colmare la distanza tra la stazione FFSS e l'Hub intermodale posto in area ex SIT per costruire un nodo intermodale completo, capace di intrecciare le diverse reti di mobilità coinvolte ed evitando rotture di carico eccessive. Per collegare i due poli di mobilità si prospettano diverse soluzioni tra loro integrabili



- ✦ utilizzare la stazione come fermata di ogni corsa extraurbana (mantenendo il deposito dei mezzi e il capolinea effettivo nell'area lungo l'Adige);
- ✦ collegare le due stazioni attraverso un percorso protetto in interrato, sfruttando il "mezzanino tecnico" sopra al piano del ferro;

✦ realizzare una fermata della linea tranviaria nei pressi dell'hub intermodale in zona ex SIT.

Indicazioni sui collegamenti

La continuità viabilistica tra i brani di città verrà mantenuta da Via Fontana a nord dell'areale e dal prolungamento di Via Torre Vanga verso il Lungadige Monte Grappa e Via Sanseverino a sud. Va precisato che nel caso di Via Fontana, seppure verrà eliminato l'attuale sottopasso dato che i binari saranno interrati, la strada non potrà essere riportata completamente in quota perché andranno garantiti sia la connessione con Via Lavisotto, sia alcuni accessi privati che, diversamente, verrebbero compromessi. Indicativamente, il punto più basso della strada attuale verrà rialzato di circa 2 metri.

La rete viabilistica principale dell'area rimarrà simile a quella attuale e gioverà della semplificazione del nodo in prossimità del ponte di S. Lorenzo. Con l'occasione dell'interramento andrà promosso l'infittimento della rete di mobilità dolce sia longitudinale che trasversale, al fine di creare una continuità diffusa e intuitiva tra Corso M. Buonarroti e Via Segantini, tra il Lungadige Leopardi e l'area di Piazza Dante, tra il quartiere di Cristo Re e il centro storico e tra Piedicastello e il centro storico.

Al fine di garantire una maggiore accessibilità al perimetro dell'areale, largamente inglobato all'interno di proprietà private sovente riconducibili a cortili di complessi condominiali esistenti adibiti a parcheggio, si ritiene opportuno proporre ai proprietari, in compensazione di un eventuale esproprio, la cessione di posti auto collocabili all'interno del mezzanino tecnico e accessibili attraverso opportuni sistemi di collegamento in superficie.

In relazione ai futuri collegamenti, dal percorso emergono anche indicazioni puntuali:

- ✦ Si auspica l'apertura di diversi punti di attraversamento trasversale dell'areale, che permettano la creazione di collegamenti rapidi tra quelli che oggi sono i due lati della ferrovia e che garantiscano la permeabilità del tessuto urbano, la ricucitura tra due parti di città e la formazione di una rete di mobilità dolce che abbia nel corridoio verde di mobilità pubblica il proprio asse di riferimento.

La progettazione di tali collegamenti dovrà tenere conto degli aspetti prioritari legati all'accessibilità, la sicurezza percepita e l'uniformità lungo tutto l'areale. Considerando il tessuto edilizio esistente e in programma, i collegamenti auspicati sono stati individuati nelle seguenti direttrici:

1 Area del cavalcaferrovia di S.Lorenzo: il percorso attuale, costruito secondo le geometrie del transito veicolare, verrà abbattuto poiché superfluo. Al suo posto troverà posto un percorso di mobilità dolce, che dovrà caratterizzarsi come un corridoio verde capace di mettere in collegamento il parco di Piazza Dante con il percorso ciclabile del Lungadige Leopardi.

2 Collegamento tra Corso Buonarroti e il corridoio verde di mobilità pubblica nei pressi del casino al bersaglio: in prossimità dell'area Auto-stazione delle corriere un collegamento diretto tra l'areale ferroviario e la parte terminale del viale garantirà una maggiore permeabilità all'area, favorendo il recupero degli ambiti interni alla piazza.

3 Area antistante alle scuole A. Manzoni: la necessità di un collegamento intuitivo e accessibile con la stazione dei treni può avvenire attraversando i cortili dei condomini che fronteggiano l'ingresso dell'edificio scolastico. Tali ambiti, caratterizzati da numerosi spazi parcheggio e da rampe di accesso a livelli interrati dovranno essere puntualmente progettati per garantire la massima permeabilità tra l'ambito di Corso M. Buonarroti e l'area della stazione, in modo da rendere completamente accessibile e fruibile il lato ovest della stazione.

4 Prolungamento di Via Lampi: il percorso pedonale lascerà il posto a un collegamento a raso dalla sezione ampia e riconoscibile, già consolidato nell'immaginario cittadino. Il prolungamento di tale percorso potrà trovare sfogo direttamente su Via Dogana, attraverso l'apertura dell'ambito dedicato attualmente al parcheggio per biciclette (che dovrà essere spostato nel mezzanino tecnico all'interno di un hub dedicato alla mobilità dolce). Gli accessi all'attuale sottopasso considerando il pregio architettonico degli elementi e la traccia storica che rappresentano potranno essere utiliz-

zati come accessi al mezzanino tecnico e alle funzioni che vi troveranno luogo.

5 Prolungamento di Via Dossi: il collegamento tra l'areale ferroviario e il lungadige Leopardi dovrà proseguire anche all'interno dell'areale, definendo una direttrice importante anche per le nuove costruzioni che verranno edificate in luogo degli attuali edifici direzionali di Trentino Trasporti. Tale percorso potrà quindi svilupparsi verso est, allacciandosi indirettamente a Via Romagnosi attraverso l'intervento sulla cortina edificata esistente e la riconfigurazione della testa della stazione FTM.

6 Corso M. Buonarroti, vertice nord: i collegamenti con l'areale ferroviario appaiono meno intuitivi in quest'area a causa dell'incoerenza del tessuto edilizio presente che abbina edifici di scala e posizione diversa nelle varie sezioni del viale. Nonostante l'assenza di una traccia di riferimento è comunque importante garantire almeno un collegamento trasversale verso l'areale ferroviario nel tratto tra Via Dossi e Piazza Cantore, per garantire maggiore permeabilità al tessuto edilizio che andrà ricostruito.

7 Piazza A. Cantore: il grande varco nella cortina edilizia di Corso M. Buonarroti rappresenta il collegamento naturale con l'area verde della piazza e il quartiere di Cristo Re a nord. L'apertura permette di far convergere verso l'areale sia una rete di mobilità dolce sia le corsie di transito dei mezzi del TPL che potranno percorrere l'areale per giungere alla stazione dei treni.

8 Via Segantini: Il collegamento tra Via Segantini e l'areale risente della presenza dei due grandi edifici della Cooperazione Trentina e della stazione FTM, che a causa della loro mole e della configurazione allungata e parallela formano una barriera fisica di alcune centinaia di metri. Per poter garantire una maggiore permeabilità in quest'area sarà necessario agire nell'edificio del terminal ferroviario, incentivando la sua attraversabilità a piano terra e costruendo l'occasione di passaggio attraverso l'inserimento di funzioni pubbliche che coinvolgano anche lo spazio attualmente occupato dal parcheggio a raso.

Alla luce delle riflessioni intercorse riguardo al futuro assetto della mobilità cittadina, il prolungamento viabilistico di Via Romagnosi non è ritenuto un obiettivo necessario né auspicabile (diversamente da ciò che illustrava la visione di Busquets), altresì questo dovrà tradursi in un percorso di mobilità dolce indirizzato verso Via Dossi.

Indicazioni sulle aree pubbliche e sulle zone ad accesso pubblico

Il corridoio verde di mobilità pubblica sarà costituito da una sequenza progressiva di spazi eterogenei, ognuno caratterizzato da diversi aspetti funzionali e formalmente definito secondo lo specifico quadro di contorno. Il nodo della stazione dei treni rappresenta il baricentro di tutto l'interramento e come tale dovrà essere facilmente identificabile anche nell'area prospiciente al fabbricato della stazione, fornendo un punto di riferimento per tutti i fruitori del trasporto pubblico locale e per tutti i frequentatori della città. A nord e a sud della stazione si dovranno sviluppare degli spazi pubblici permeabili, interconnessi con le vicine aree residenziali afferenti a Corso M. Buonarroti e legati alla rifunzionalizzazione dei grandi volumi architettonici presenti nell'area. Il carattere degli spazi aperti dovrà conciliare la scala urbana con la scala di quartiere, contribuendo a creare un sistema di spazi e percorsi verdi che unisca gli ambiti pubblici delle diverse aree limitrofe, favorendone la percorribilità e l'utilizzo in completa sicurezza. La creazione di nuovo spazio pubblico nell'area genera le premesse per il riassetto degli spazi pubblici che gravitano attorno all'area dell'interramento. Gli ambiti circoscritti di Piazza A. Cantore, Piazza Dante e Piazza Centa dovrebbero collegarsi in rete utilizzando l'areale ferroviario come struttura di supporto e includendo in un ambito verde e percorribile anche l'ambito delle tre rimesse ottocentesche.

1 Piazza Dante

Piazza Dante deve diventare un punto di accesso preferenziale al centro storico, animandosi, aumentando la propria attrattività e puntando a diventare un elemento di distribuzione dei flussi ciclo-pedonali che graviteranno sull'area. La demolizione del cavalcaferrovia di S. Lorenzo genera

l'opportunità di far riemergere il corso dell'Adigetto tra Piazza Dante e Piazza Da Vinci, caratterizzando l'intera area attraverso la propria memoria storica e sottolineando idealmente la continuità spaziale tra Piazza Dante e il fiume Adige. Si profila quindi la possibilità di creare un parco lineare che, partendo dal percorso della suddetta roggia, abbracci anche le aree della stazione autocorriere e la chiesa di S. Lorenzo, proseguendo poi come corridoio verde lungo i grandi viali alberati di Via Torre Vanga e Via Torre Verde attraverso l'estensione della rete ciclabile e la regolarizzazione dei marciapiede fronte strada.

2 Mezzanino tecnico

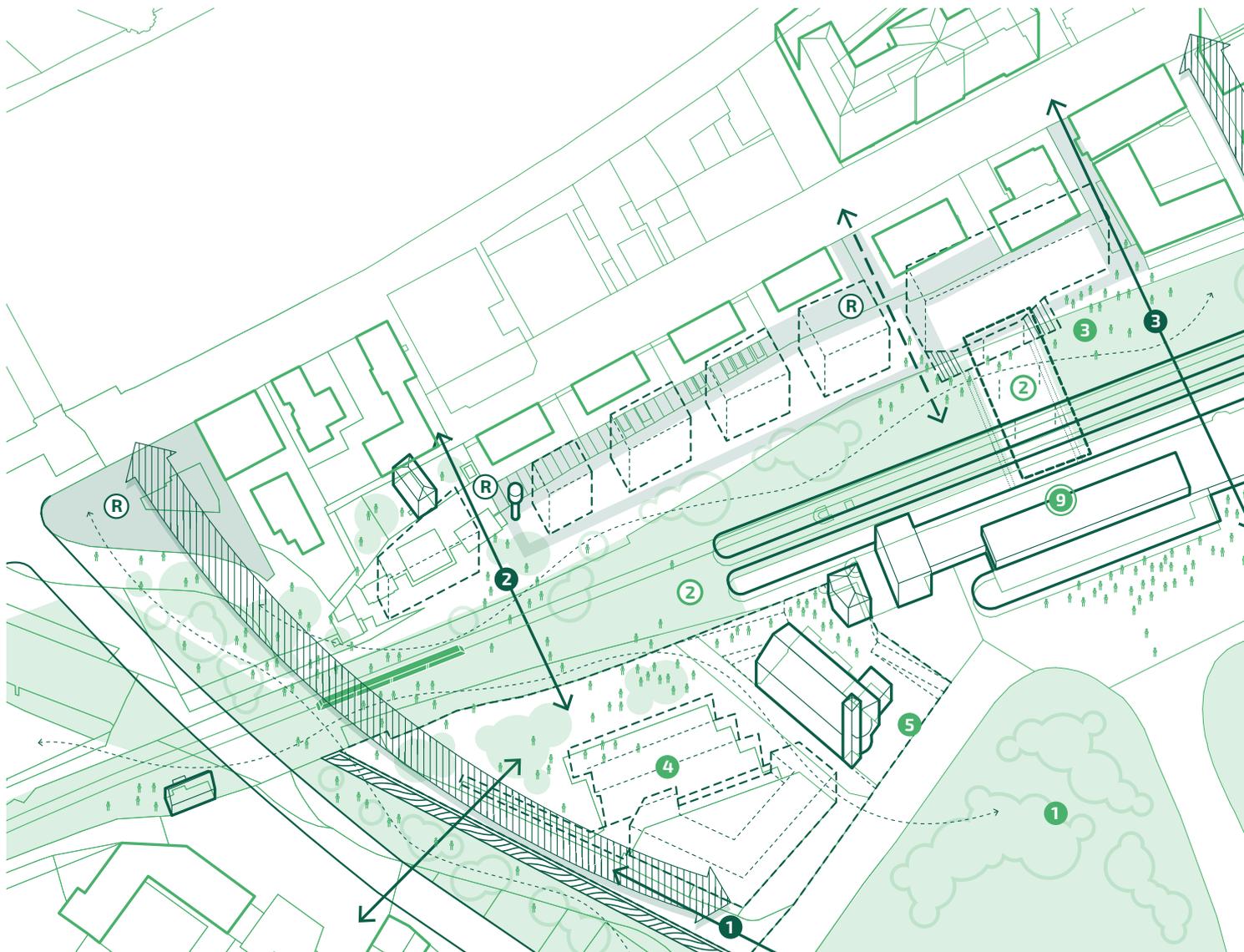
Il mezzanino tecnico è un vasto spazio ricavato in sede di interramento tra il piano del ferro e il livello suolo attraverso la copertura dello scavo in trincea, ed è collocato ad una profondità di circa 4 metri da quest'ultimo con un'altezza interna netta di circa 3 metri. La presenza di tale struttura va interpretata progettualmente come la possibilità di inserire sottoterra alcuni ambienti ospitanti funzioni pubbliche e spazi tecnici che sarebbero di ingombro ai livelli superiori. Gli ambienti ipogei potrebbero dialogare fisicamente e visivamente sia con il piano superiore che con il piano dei binari grazie ad aperture che garantiscano adeguati sistemi di risalita e di illuminazione naturale, evitando così la sensazione di isolamento tipica di molti spazi sotterranei e diventando elementi di disegno dello spazio pubblico in superficie. A seconda del tratto di mezzanino coinvolto questo potrebbe, ad esempio, tradursi in:

- ✦ spazi funzionali e commerciali a servizio della stazione dei treni, il cui fabbricato viaggiatori soffre del sovrautilizzo di numerosi ambienti malgrado il vincolo monumentale cui è sottoposto;
- ✦ percorsi di collegamento diretto tra i terminal di trasporto di Ferrovia Trento-Malè, Ferrovia della Valsugana, rete ferroviaria nazionale e stazione delle autocorriere;
- ✦ parcheggi pertinenziali a servizio degli ambiti urbani posti in prossimità dell'areale, finalizzati alla rimozione dei parcheggi a raso presenti nei pressi dei nuovi collegamenti trasversali;
- ✦ aree di scambio intermodale per la mobilità dolce, comprensivi di spazi per il deposito, la ricarica e il ricovero di mezzi propri e in condivisione pubblica.

3 Ingresso ovest alla stazione

Il nuovo accesso ovest della stazione dei treni, inserendosi sul fronte meno nobile del complesso, dovrà essere riconoscibile nel contesto dell'areale e dovrà essere strutturato per favorirne l'utilizzo semplice e intuitivo, allineandosi all'attuale atrio del fabbricato storico, in continuità con l'asse geometrico che dal Palazzo della Regione porta al porticato della stazione attraverso l'area lastricata di Piazza Dante. Tale allineamento, oltre a favorire il rapido attraversamento del fabbricato, crea le condizioni ideali per l'inserimento in sequenza dei collegamenti verticali tra i diversi piani del futuro nodo di mobilità, sfruttando il sistema di scalinate esistenti nella stazione ed evitando uno stravolgi-

mento nell'uso dello storico fabbricato viaggiatori. Considerando il fitto passaggio di diversi sistemi di TPL lungo l'areale ferroviario è necessario creare uno spazio antistante alla stazione che sia deputato alla sosta dei mezzi di trasporto pubblico che vi transiteranno. Unitamente alle necessità di interscambio tra i diversi sistemi di trasporto presenti (treni alta velocità e regionali, tram, corriere extraurbane e autobus), e al conseguente accorpamento dei necessari sistemi di risalita e di transito complanare, sarà indispensabile garantire un'efficace connessione pedonale con Corso M. Buonarroti, che rappresenta il punto di raccordo principale tra il nuovo sistema di accesso e la città consolidata.



Tale luogo, antistante alla stazione in superficie ma strettamente e funzionalmente interconnesso alla nuova stazione interrata, avrà la caratura del principale nodo di mobilità cittadina, e come tale necessiterà di una configurazione spaziale che sia al contempo funzionale, identificabile, e facilmente raggiungibile anche da fruitori occasionali. Questo nuovo affaccio verso ovest della stazione potrebbe avere il carattere di una piazza lastricata e coperta, in contrapposizione al carattere verde e aperto che contraddistingue le parti circostanti dell'areale, estendendosi dal fabbricato viaggiatori fino al fronte opposto e attraversando così tutta l'ampiezza dell'areale. Sul fronte opposto alla stazione sarà necessario prevedere un sistema di



accesso ai livelli inferiori in direzione ovest, che si ponga come analogo a quello già presente nel fabbricato storico, e che possa veicolare i transiti provenienti da Corso M. Buonarroti e diretti ai binari direttamente verso il mezzanino. Per completare la spazialità del nuovo accesso andrà definito il carattere del margine ovest di questo spazio, attraverso una quinta che aiuti a marcare la differenza tra l'ambito residenziale e quello pubblico e che possa agevolare il passaggio dei pedoni dalla stazione a Corso M. Buonarroti, indirizzandoli senza esitazione verso i nuovi collegamenti pedonali che verranno aperti nel tessuto edilizio esistente. Tale quinta rappresenta un'occasione progettuale che si presta a molteplici soluzioni, da valutare secondo le future necessità: potrebbe infatti trattarsi di un volume di uno o più livelli fuori terra, qualora vi fosse l'esigenza di collocare sull'area le ulteriori funzioni pubbliche legate al nodo di mobilità, oppure potrebbe rivelarsi risolutiva una strategia differente, quale costruire una semplice cortina verde che faccia da filtro e da invito verso l'ingresso interrato alla stazione.

Indicazioni sulla trasformazione di volumi architettonici e nuove costruzioni

4 Stazione autocorriere

La stazione delle autocorriere è un edificio di fattura pregevole, posto in una posizione privilegiata di raccordo tra il centro storico e la stazione FFSS. L'edificio, che ha rappresentato per decenni un ingresso alla città per tanti turisti e residenti, sarà dismesso in seguito alla ricollocazione del terminal corriere nel vicino hub intermodale, attualmente in fase di costruzione nell'area ex SIT. L'edificio progettato da Carlo Keller nel 1954 si compone come addizione di diverse spazialità ed è strutturato su due macro livelli: il piano terra, ideato come interfaccia pubblica e trasparente dimensionata per il transito e la sosta di grandi gruppi di persone, e il livello superiore formato da ambienti di volume più contenuto ospitanti uffici e spazi tecnici. Oltre all'immobile principale il complesso si arricchisce di una sinuosa pensilina protesa verso Piazza Dante e di un grande parcheggio esterno corredato da tre grandi coperture rivolto verso l'areale ferroviario, oltre ad un porticato che si sviluppa lungo la rampa del cavalcaferrovia.

Per la sua posizione e per la sua articolata composizione di spazi chiusi, coperti e aperti si pone come il naturale luogo di accoglienza di funzioni pubbliche di scala sia cittadina che extra territoriale, che permettano di soddisfare sia la prevista richiesta di nuove attività connesse al futuro assetto dell'area che la necessità di avere un luogo fortemente animato che scongiuri il rischio di riproporre l'attuale vuoto urbano.

Oltre alle riconosciute qualità architettoniche che invitano al recupero e alla valorizzazione dell'edificio, ciò che caratterizza positivamente l'immobile è la compresenza di ambienti differenti per dimensione, altezza e grado di apertura verso l'esterno, che ne fanno il luogo ideale per sperimentare l'ibridazione tra funzioni pubbliche differenti, capaci di esaltare le qualità della preesistenza.

Gli ambienti interni dell'edificio si prestano quindi ad recupero legato all'inserimento di più funzioni in sinergia tra loro e aperte alla città, quali ad esempio:

- ✦ coworking e spazi di lavoro flessibili, considerati indispensabili nei pressi di un nodo di mobilità di scala estesa come quello della stazione FFSS;
- ✦ ambienti al servizio delle associazioni culturali e delle associazioni di studenti universitari, capaci di animare l'area al di fuori degli orari di ufficio e dei giorni lavorativi;
- ✦ spazi di promozione del territorio, utili sia come vetrina della città e della provincia che come elementi di orientamento per il turista in arrivo;
- ✦ ambienti di interfaccia tra cittadino e istituzione, facilmente raggiungibili grazie alla collocazione baricentrica nella città.

Il cortile esterno, attualmente adibito ad area di sosta mezzi e terminal passeggeri, rappresenta un'importante risorsa per tutto il complesso, fornendo una successione di spazi aperti e coperti che potrebbero lavorare sia in sinergia con le attività interne all'edificio che come elementi autonomi, svolgendo un ruolo di riferimento per tutto l'areale e per il resto della città, configurandosi spazialmente come una piazza coperta inserita in un parco verde. Considerata la prossima dismissione dell'edificio, a seguito della costruzione del nuovo hub intermodale, andrà incoraggiata l'attivazione di usi temporanei a breve termine per sperimentare nuove possibili attività e per evitare l'emergere di una condizione di abban-

dono e di inutilizzo all'interno di un'area tanto centrale quanto delicata come quella di P.zza Dante. L'edificio, data la presenza di un grande atrio e degli spazi coperti dalle pensiline, si potrebbe prestare ad un utilizzo sperimentale, per un periodo di prova, come mercato coperto che potrebbe completarsi e interagire con spazi temporanei dedicati agli studenti universitari ai piani superiori.

Considerando le grandi trasformazioni che coinvolgeranno l'ambito del cavalcavia di S.Lorenzo, per il quale è prevista la demolizione sia della struttura viaria che dei volumi adiacenti, andrà valutata successivamente l'opportunità del mantenimento totale o parziale dell'intero comparto, la cui conformazione potrebbe risultare limitante rispetto ad un futuro assetto complessivo. Il grado di mantenimento degli attuali volumi e delle pensiline andranno valutati sulla base di un progetto di sviluppo allargato agli ambiti adiacenti, capace di soppesare il valore dei singoli manufatti, la tutela degli insiemi e il sistema di relazioni spaziali e visuali di un delicato e complesso comparto urbano che oltre alla stazione delle autocorriere comprende anche la stazione ferroviaria, la badia di S.Lorenzo, e Torre Vanga.

5 Chiesa di S. Lorenzo

Il complesso della badia di San Lorenzo ha subito nel corso del XIX secolo un progressivo processo di mutilazione ed accerchiamento, che ha portato uno dei più importanti complessi religiosi della città in una condizione di isolamento rispetto al tessuto urbano circostante.

Il processo di interrimento dei binari e la conseguente riprogettazione dell'areale creeranno le condizioni per ristabilire una connessione tra la città e il suo tempio civico, valorizzando un ambito attualmente soffocato anche dalla stessa infrastruttura ferroviaria. Il fronte della chiesa potrà essere finalmente percepibile e godibile frontalmente grazie allo sviluppo di sistema di parco che dal complesso ecclesiale si collega idealmente al vecchio alveo del fiume Adige, fino a giungere ai piedi di Torre Vanga. Per garantire continuità spaziale tra S. Lorenzo e gli ambiti circostanti sarà necessario colmare il divario altimetrico di circa 3 metri che contraddistingue l'area anche attraverso rimodulazioni del terreno. Il

passaggio del mezzanino tecnico interrato lungo il fronte ovest crea la condizione per un'apertura vetrata dello stesso verso la facciata di ingresso, che creerebbe una connessione visiva inedita per tutti i fruitori della stazione.

6 Rimesse storiche FS

Il complesso formato dalle tre rimesse storiche ha un valore architettonico riconosciuto e consolidato, il cui assetto volumetrico e la cui posizione formano un insieme suggestivo naturalmente destinato a realizzarsi nella costruzione di un luogo pubblico di riferimento cittadino. Oltre alla salvaguardia degli edifici viene percepita come prioritaria la necessità di animarli attraverso attività che li rendano elementi vivi e vitali, declinate in ambito culturale e sociale, capaci di rappresentare un riferimento sia in ambito cittadino che di quartiere. Valutandoli in relazione al tessuto urbano circostante appare fondamentale preservarne il contesto di insieme, inserendoli in un area verde di rispetto che non ne soffochi il carattere peculiare e che ne favorisca la fruizione. Per questo motivo appare ottimale realizzare una rete di parchi che colleghi Piazza A. Cantore, Piazza Dante e Piazza Centa attraverso lo snodo delle tre rimesse, creando un sistema verde ad alta frequentazione che funzioni sia come collegamento tra ambiti urbani diversi che come alternativa alle poche aree pubbliche di quartiere

7 Edifici di servizio FS e Trentino Trasporti

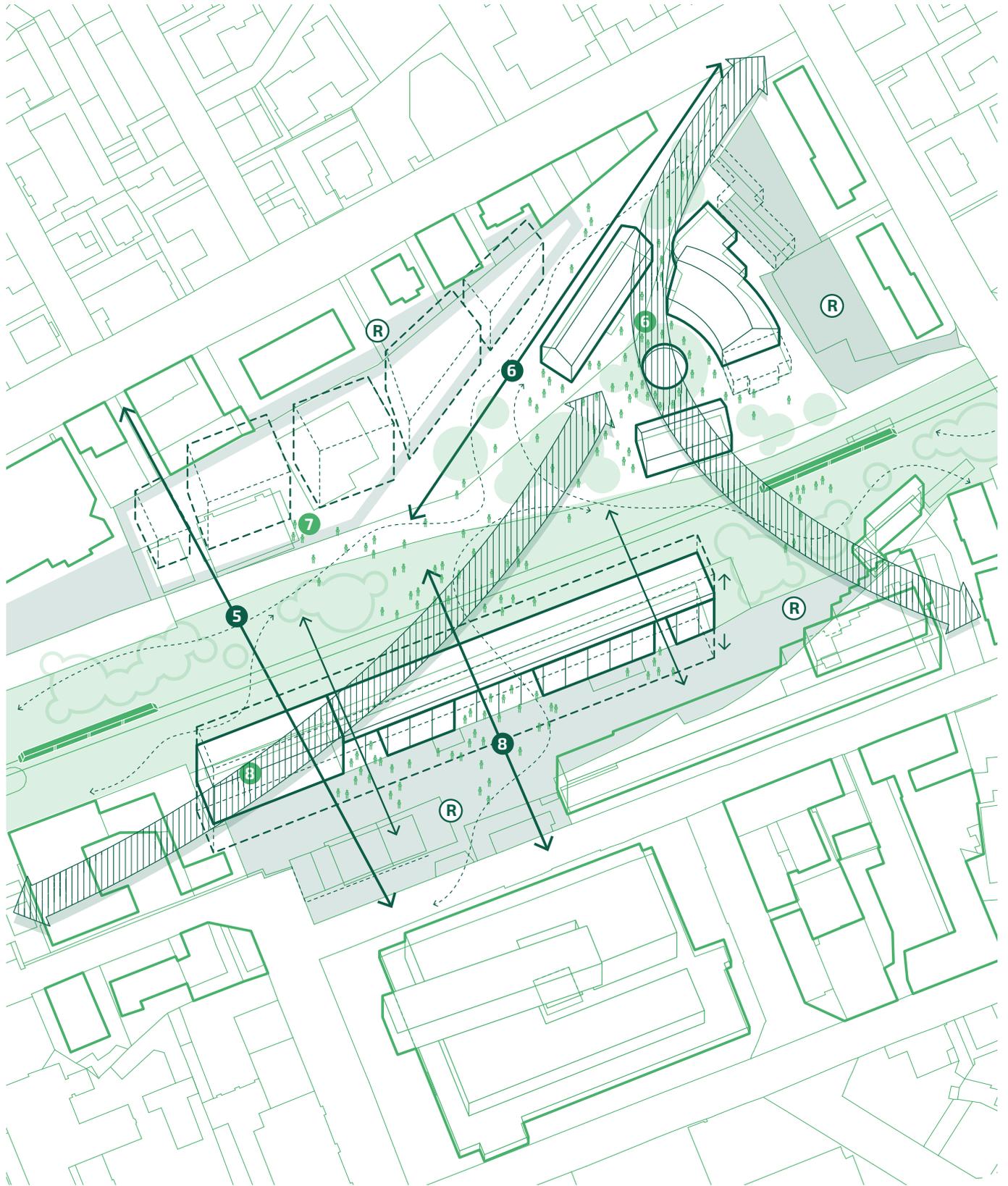
I due edifici dedicati alla logistica di Trentino Trasporti e l'officina prospiciente rappresentano un patrimonio edilizio privo di particolare valore architettonico, per l'assenza di evidenti qualità formali e per l'isolamento dal tessuto urbano circostante. Per tali edifici appare proponibile la sostituzione con altri volumi edilizi di carattere residenziale, a completamento del tessuto edilizio di quartiere e in continuità con la griglia urbana sviluppata a ridosso di Corso M. Buonarroti. I nuovi volumi potranno anche costituirsi in volumetrie consistenti, sviluppandosi in altezza coerentemente con il contesto e assecondando a piano terra l'attraversabilità dell'area, purché in essi si sviluppi un programma misto sia in termini di offerta residenziale, con una percentuale

consistente legata al social housing e agli alloggi intergenerazionali, sia funzionale, con particolare attenzione all'integrazione di attività pubbliche a piano terra, prevedendo spazi adeguati per la dotazione di servizi collettivi per la residenza e servizi di comunità, spazi culturali e commerciali, spazi di co-working.

8 Stazione Trento/Malè

Il terminal della Ferrovia Trento-Malè è uno degli elementi più complessi da considerare nel disegno degli scenari futuri, poiché l'attestamento in interrato della suddetta ferrovia locale avverrà in parte anche al di sotto degli attuali binari, sfruttando le opportunità di scavo generate dalla struttura di fondazione esistente. Tale assetto, pur svincolando il grande volume della copertura da ogni aspetto funzionale, ne limita in parte la possibilità di trasformazione, poiché impone sullo stesso sedime una complessa compatibilità di ogni eventuale nuova costruzione con le strutture ferroviarie che verranno costruite nel sottosuolo. La demolizione della stazione e la sostituzione della stessa con un nuovo tessuto edilizio appare quindi più difficoltosa e improbabile della sola trasformazione e del riutilizzo del manufatto esistente, poiché comporterebbe la necessità di sviluppare un quadro progettuale estremamente definito già in fase di riassetto ferroviario, limitando la flessibilità nella scelta degli elementi da progettare successivamente in superficie. La grande copertura metallica risulta invece molto propensa a diversi e successivi riassetti spaziali e si propone sia per futuri frazionamenti del volume interno che possibili sopraelevazioni del livello di copertura grazie alla semplicità del suo schema strutturale.

Per quanto riguarda le attività da sviluppare all'interno della futura struttura non sono state individuate delle funzioni specifiche, quanto piuttosto delle attitudini dettate da due fattori: la posizione peculiare dell'immobile e la sua dimensione. Il terminal si trova infatti sulla soglia dell'area direzionale più importante della provincia di Trento, dove trovano sede alcune delle istituzioni pubbliche e private più rappresentative del territorio. Questa spiccata monofunzionalità del contesto rappresenta un elemento negativo dell'area, che



al di fuori degli orari di ufficio risulta a tal punto spenta e poco attrattiva da divenire un vuoto urbano. Il fabbricato della Stazione Trento/Malè ha le potenzialità per diventare un nuovo elemento di cerniera tra il futuro corridoio verde di mobilità e l'area direzionale, a patto che garantisca la permeabilità tra le due aree e raccolga al suo interno delle attività pubbliche capaci di integrarsi con entrambi gli ambiti urbani.

Il grande volume della struttura induce a considerare l'inserimento di attività pubbliche ad alto afflusso di utenti, basate sull'ibridazione tra diverse funzioni di ambito culturale, sociale e commerciale, possibilmente bilanciate in una formula che garantisca un'utenza complementare a quella già presente nel quartiere. In questa prospettiva appare suggestiva l'idea di utilizzare parte del piano terra per realizzare un mercato coperto permanente, dove alla vendita di prodotti del territorio si abbinano un'adeguata offerta di ristorazione rivolta a turisti, residenti e lavoratori degli uffici adiacenti. La trasformazione del terminal FTM dovrà infine rientrare all'interno di una riconfigurazione organica di tutto l'ambito situato tra Via Dogana e Via Segantini, coinvolgendo anche la grande superficie attualmente destinata a parcheggio pubblico in relazione anche con le previsioni di sviluppo edilizio dell'area. L'obiettivo di tale trasformazione dovrà essere quello di costruire una nuova interfaccia pubblica che, anche attraverso l'edificazione di nuovi edifici, possa connettere e integrare tra loro i grandi volumi esistenti, in modo da generare ulteriore spazio pubblico di qualità connesso con l'areale ferroviario e il resto della città.

9 Fabbricato storico Stazione FS

Con la creazione del nodo intermodale la stazione dei treni diventerà uno spazio fondamentale per Trento, recuperando il suo ruolo storico di porta di accesso alla città e a tutto il territorio provinciale. L'interramento dei binari rappresenta una concreta possibilità di valorizzazione anche del fabbricato storico (oggetto di un prossimo restauro) poiché crea l'occasione di spostare le necessarie funzioni commerciali, tecniche e di servizio nelle aree interrate del mezzanino, liberando così in parte i pregevoli locali disegnati dall'arch. Mazzoni.

Il nodo trasportistico della stazione si espanderà funzionalmente e spazialmente all'interno dell'areale ferroviario, in ragione dell'introduzione delle specifiche fermate delle diverse reti di TPL che percorreranno il corridoio verde di mobilità. Tale integrazione rappresenta l'occasione di riflettere sul carattere spaziale che avranno l'accesso ovest alla stazione e lo spazio a esso antistante, che dovrà essere chiaramente identificabile e accessibile anche dall'areale ferroviario.

I locali in superficie potranno quindi acquisire il ruolo di nuova interfaccia pubblica con la città, svolgendo il fondamentale ruolo di orientare i diversi utenti verso la propria destinazione. Oltre alle funzioni strettamente correlate ai trasporti la stazione potrà divenire uno spazio vivo, accessibile e rappresentativo del territorio ospitando sia funzioni per il turista (come un adeguato punto di informazione e una vetrina del territorio), sia servizi dedicati alla popolazione residente, compresi anche spazi dedicati alla solidarietà e al supporto sociale delle persone in difficoltà.

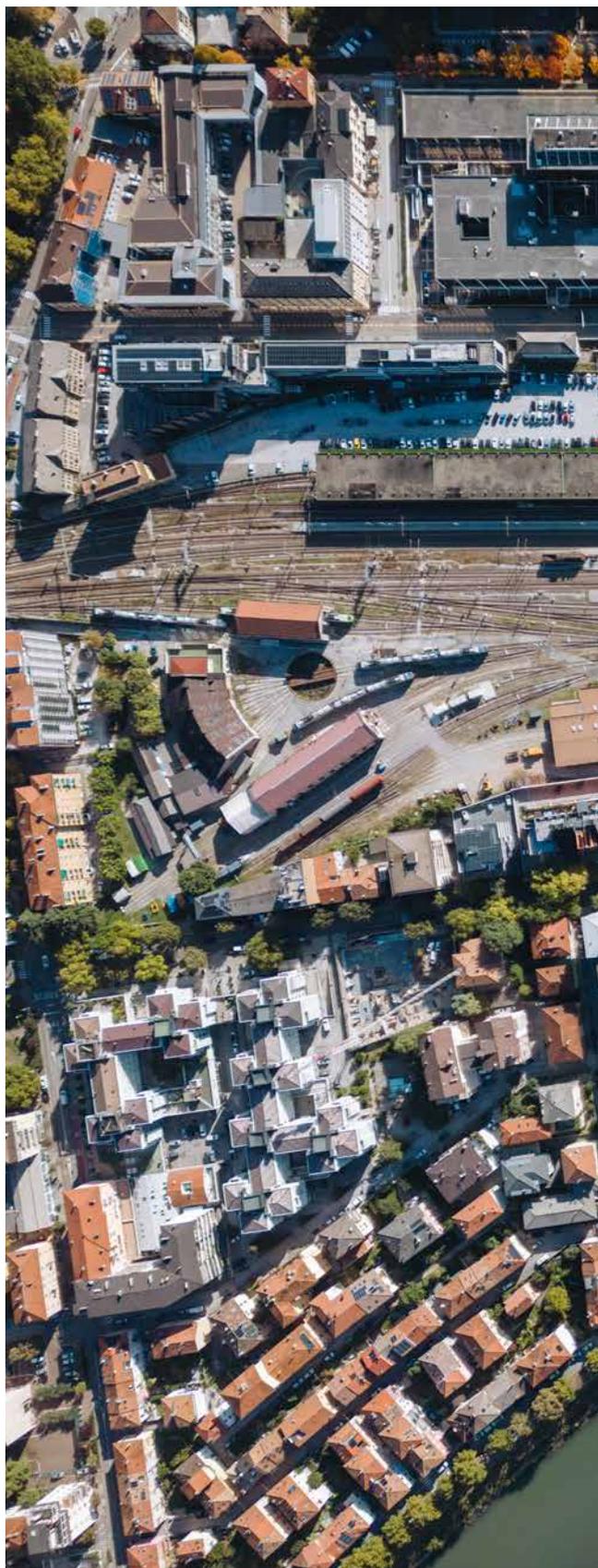
10 Cavalcaferrovia di S. Lorenzo e volumi attigui

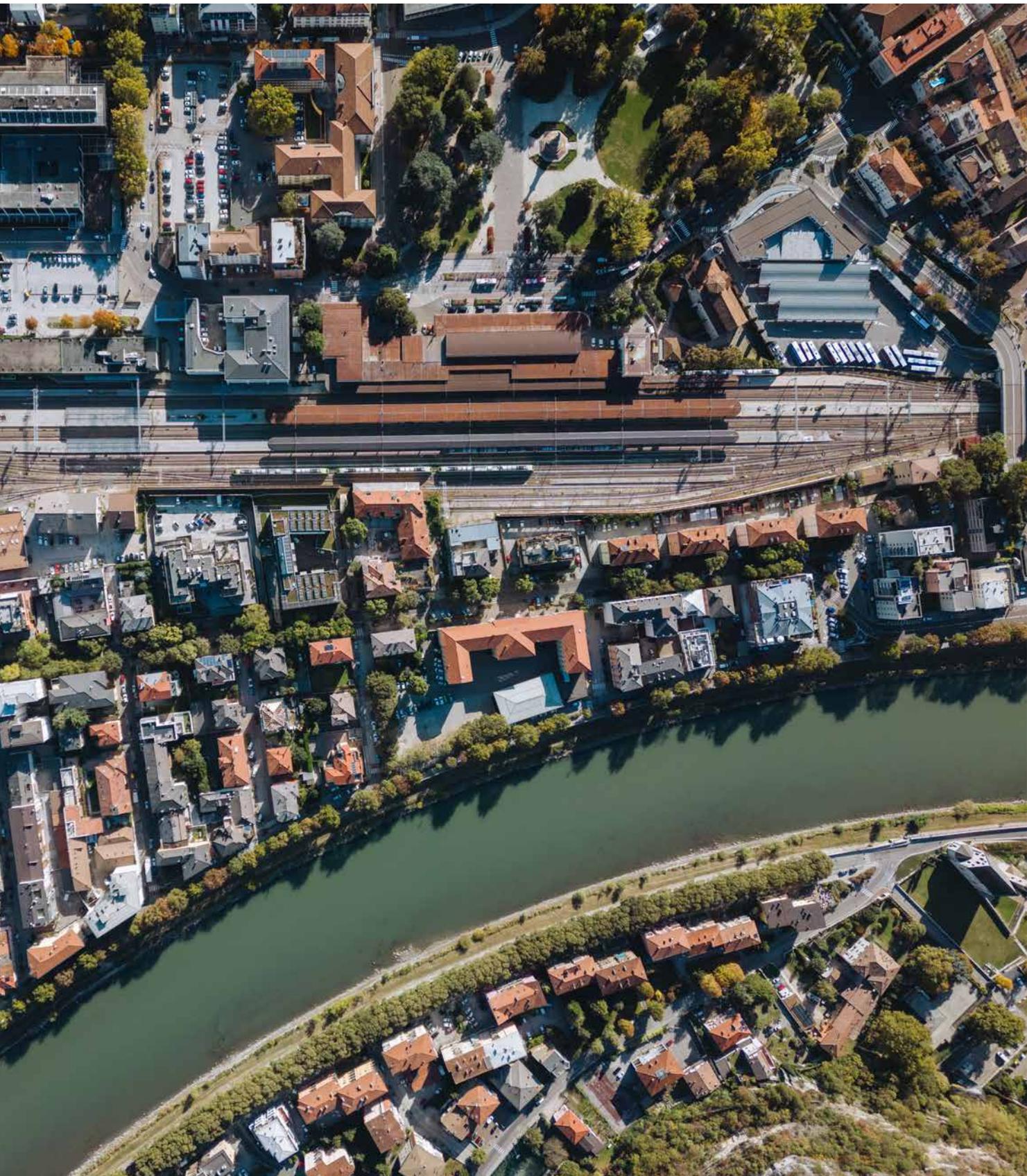
L'insieme di edifici che si attestano sul lato meridionale del cavalcaferrovia di S. Lorenzo saranno coinvolti nella demolizione del grande manufatto stradale, risultando inevitabilmente decontestualizzati con la rimozione della grande struttura attorno alla quale sono stati concepiti. Considerando la natura di tali edifici, composta da volumi bassi di carattere commerciale si ritiene prioritaria la demolizione di tali manufatti, per concedere nuova libertà spaziale al complesso monumentale di torre Vanga e per creare una nuova percorribilità, che riconnetta idealmente la struttura militare al complesso storico di S. Lorenzo, ricreando così il tracciato dell'antico accesso della città. L'attuale complesso delle autocorriere, che nell'attuale configurazione non lascia molto spazio di respiro alla vicina chiesa di S. Lorenzo, potrebbe infatti cambiare assetto urbano e aspetto esteriore nel momento in cui si trovasse circondato da uno spazio verde continuo che lo inglobasse, saldando gli spazi dell'attuale parco di Piazza Dante con il corridoio verde multimodale previsto sopra agli attuali binari. Visti i dislivelli di quota tra il comparto dell'autostazione e il sagrato di San Lorenzo,

Area Centro

↳ *Areale centrale della linea ferroviaria del Brennero.*

andranno studiate modalità di raccordo e di connessione che facilitino l'accessibilità di San Lorenzo per chi proviene da torre Vanga, rimuovendo i salti di quota che attualmente isolano fisicamente e percettivamente l'antica badia. Il volume attualmente occupato dall'ostello viaggiatori, pur risultando di fattura più pregevole rispetto al contesto, potrà essere riqualificato o riconfigurato secondo le future previsioni di sviluppo dell'area in base anche alle riflessioni progettuali che coinvolgeranno la vicina area della Stazione delle autocorriere.





Linee guida

Area Nord

Inquadramento

L'area nord dell'interramento si estende dalla strozzatura delineata dal sottopasso di Via Fontana fino a comprendere la totalità dell'ex Scalo Filzi e rappresenta, nel complesso, la superficie più ampia coinvolta nel processo di interrimento della linea storica della ferrovia. Si tratta di un vuoto inaccessibile, uno spazio alieno retaggio del passato industriale della città che divide con una distanza incolmabile i quartieri dei Solteri e di Cristo Re, che assieme alla parte meridionale di Via del Brennero rappresentano l'ambito urbano di riferimento di questo settore.

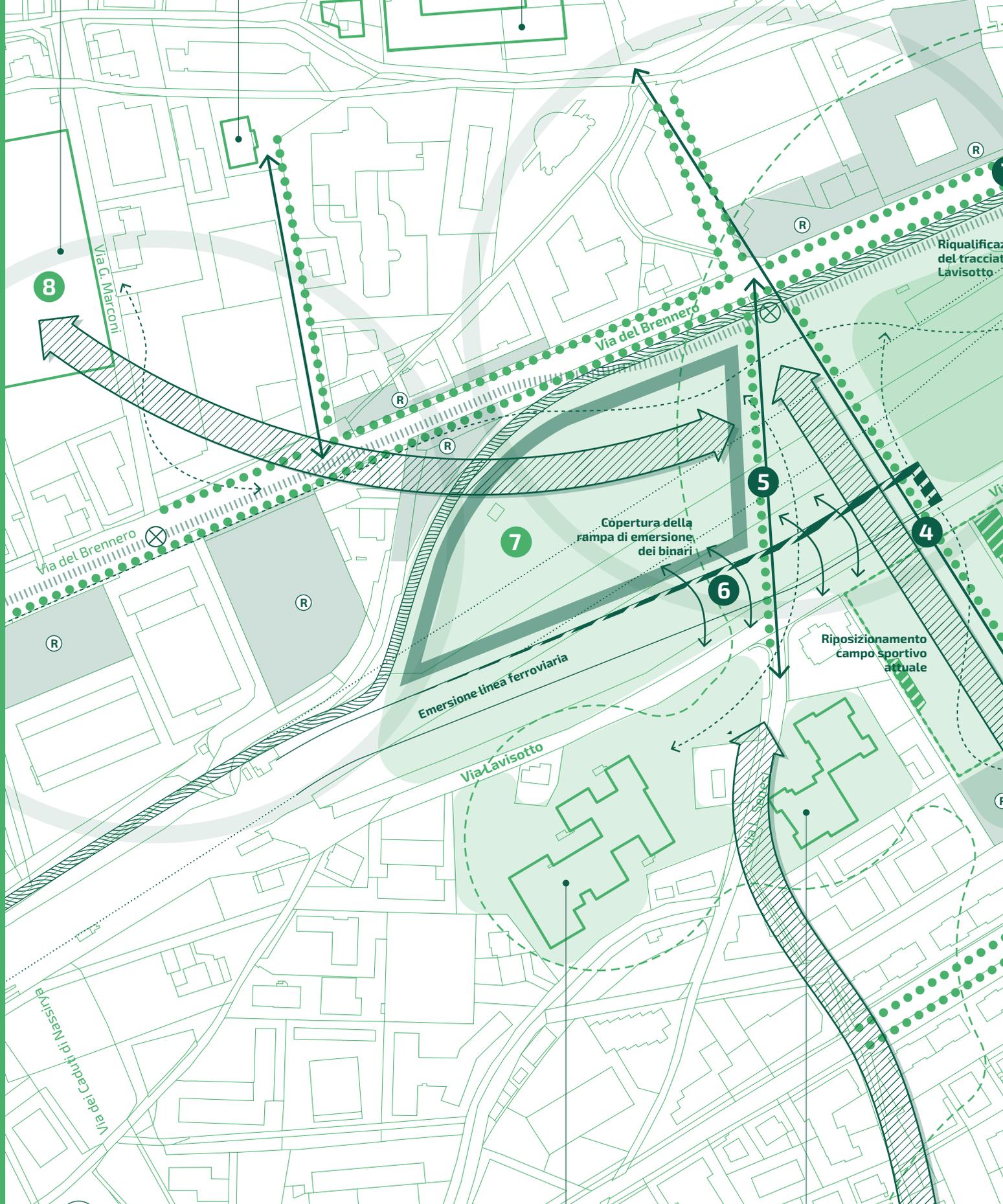
Le aree che cingono lo Scalo Filzi hanno caratteri molto diversi, poiché si sono evolute secondo esigenze e condizioni tra loro indipendenti anche a causa della barriera fisica rappresentata dalla ferrovia. La parte meridionale di Via del Brennero si caratterizza per la compresenza di edifici residenziali ad alta densità inframezzati da diverse strutture di carattere industriale, come le aree che cingono la vecchia stazione Trento/Malè di Piazza Centa. Un'ulteriore trasformazione è stata indotta dal recente cantiere per la costruzione del bypass ferroviario: la necessità di effettuare lo scavo in trincea ha portato infatti all'abbattimento di alcuni edifici all'imboccatura di Via del Brennero e su entrambi i lati della strada, creando dei diradamenti nel tessuto urbano che dovranno essere successivamente rimarginati. L'edificato urbano diversamente si estende verso nord in una sequenza di volumi commerciali caratterizzati dall'incoerenza formale e dalla dilatazione spaziale tipica degli spazi urbani progettati ad uso e consumo automobilistico. Quest'area fa parte del quartiere dei Solteri, una zona di città dall'assetto magmatico che oltre la cortina di attività commerciali racchiude una popolata fascia residenziale supportata da alcuni servizi scolastici e dalla chiesa parrocchiale. L'assenza di spazio pubblico di qualità e la carenza di collegamenti ciclopedonali verso il centro città sono due degli aspetti critici che alimentano la percezione di isolamento dei residenti, siano essi abitanti in pianta stabile o ospiti del grande studentato di recente costruzione.

Sul lato occidentale della ferrovia si trova invece il quartiere di Cristo Re, un rione residenziale costruito su un disegno urbano di immediata lettura che vede nell'area di Piazza A. Cantore il luogo di riferimento pubblico maggiormente frequentato e in Corso degli Alpini e in Via Maccani l'asse di sviluppo urbano principale. Gli edifici del primo dopoguerra sono impostati su un ordinato sistema di corti e allineamenti stradali, completati nel secondo dopoguerra dall'inserimento di condomini di stampo modernista. All'interno di un'area facilmente percorribile sono presenti tutti i principali servizi al cittadino, che rendono l'abitato idealmente autonomo e qualitativamente pregevole, mentre tra le dotazioni più apprezzate vi sono l'area verde del giardino Massimiliano I d'Asburgo lungo l'Adige e le grandi strutture del campo Prada e del campo di atletica Covi-Postal, che ne fanno un riferimento in ambito sportivo per tutta la città.

Ex Atesina

Associazioni di quartiere

Studentato NEST



Scuole A. Schmid

Scuola dell'infanzia /

Campo di atletica

Giardini di P.zza Centa

Riqualificazione del tracciato del Lavisotto

Ridefinizione volumetrica degli edifici VVFF e TT

Asilo Comunale

Officine Trento/Malè

ex Stazione Trento/Malè

VVFF

Fiume Adige



Strategia generale

Il recupero dello Scalo Filzi rappresenta una grande opportunità per tutta l'area a nord di Piazza Centa, soprattutto per quanto riguarda il caotico e dispersivo fronte di Via del Brennero e il complesso insieme edificato che forma il quartiere dei Solteri. Considerando l'estensione di oltre 7 ettari dell'area in oggetto e il fronte lungo Via del Brennero di circa mezzo chilometro, è legittimo pensare che una trasformazione di tale portata, oltre a caratterizzarsi per la creazione di spazi rivolti all'intera città, si ponga anche l'ambizioso obiettivo di compensare le carenze urbanistiche lamentate nei rioni limitrofi.

Il primo e fondamentale elemento rigenerativo sarà rappresentato dalla nuova rete tranviaria che, dopo aver percorso in lunghezza tutto l'areale ferroviario nel tratto meridionale, sbucherà su Via del Brennero al termine dell'attuale cortina edilizia, cambiando radicalmente il carattere del grande viale da strada di scorrimento a strada urbana. Il riassetto della mobilità pubblica sul perimetro si dovrà associare alla costruzione di una nuova interfaccia pubblica dell'area, che determini un riassetto formale di una parte di città attualmente percepita come extraurbana anche a causa della confusione visiva che la caratterizza. Le nuove costruzioni che contribuiranno a saldare i tessuti urbani delle due sponde dell'areale dovranno però garantire la massima permeabilità trasversale, favorendo così l'accesso al nuovo ambito dell'ex Scalo Filzi, evitando di enfatizzare formalmente la forte direzionalità nord/sud, eredità residua dalla strada di scorrimento. Il corpo interno dello scalo sarà invece improntato alla costruzione di spazi pubblici al servizio della città e dei quartieri limitrofi, espandendo il parco lineare in una più vasta area verde, caratterizzata da nuove strutture sportive aperte al pubblico poste in continuità con quelle già presenti nel quartiere di Cristo Re.

Indicazioni sulla trasformazione dell'area

Il corridoio di mobilità pubblica che corre lungo l'areale ferroviario si proietterà nell'area nord spostandosi dal percorso che ricalca l'attuale tracciato dei binari all'asse viabilistico di Via del Brennero. Questa scelta è dettata dalla volontà di intercettare con la nuova linea tranviaria anche le utenze afferenti all'area commerciale, proponendo un'efficiente

alternativa all'utilizzo dell'automobile anche per gli spostamenti legati a questa zona. L'arrivo della tranvia sull'asse di Via del Brennero offrirà l'opportunità per una riqualificazione complessiva di tutto il "Corso Nord" attraverso una ridefinizione della sezione stradale e della conseguente possibile riconfigurazione degli spazi e dei volumi a esso prospicienti.

Considerando il traffico che affligge similmente sia Via del Brennero che Via Maccani appare controproducente la costruzione di un ulteriore sistema di collegamento viabilistico trasversale che, analogamente al sovrappasso Caduti di Nassirya e al sottopasso di Via Fontana, metta in contatto le due grandi arterie stradali. Questa scelta vuole preservare entrambi i quartieri da un possibile incremento del traffico di zona anche in previsione di una riduzione della capacità trasportistica di Via del Brennero conseguente all'introduzione della futura tranvia che potrebbe comportare una deviazione dei flussi di traffico sulla viabilità minore aggravando le condizioni dei quartieri

L'introduzione di una linea forte di trasporto pubblico che percorre il fondovalle lungo l'asse nord-sud crea le premesse per la costruzione di una rete di mobilità pubblica intermodale più estesa. Oltre alla tranvia si propone quindi l'innesto di linee di trasporto a fune che possano colmare il dislivello tra il quartiere Solteri e il borgo di Martignano, fornendo una via diretta di collegamento pubblico tra i servizi presenti in centro città e le aree residenziali in collina.

Indicazioni sui collegamenti

Il traffico veicolare intenso e talvolta soffocante è uno dei caratteri che contraddistinguono tutta l'area che gravita attorno allo scalo Filzi. Gli assi viari di via del Brennero e di Via Maccani rappresentano infatti due passaggi obbligati per gli spostamenti tra Trento nord e il centro della città, sottoponendo i quartieri dei Solteri e di Cristo Re a un assedio veicolare che coinvolge sia i mezzi privati che il trasporto pubblico locale.

Sulla base di queste constatazioni appare imperativo proporre un riassetto complessivo dell'area che sia volto ad alleggerirla dalla morsa del traffico, evitando di stimolare un aumento della domanda di

traffico attraverso la costruzione di ulteriori strade carrabili. Per questo motivo si ritiene controproducente qualsiasi collegamento viabilistico ulteriore tra i due assi viari esistenti, al fine di creare nuove arterie pubbliche trasversali che colleghino l'area commerciale di Via del Brennero al quartiere residenziale di Cristo Re. In alternativa al traffico veicolare è fondamentale costruire una rete estesa e funzionale di mobilità dolce, che metta in relazione i rioni limitrofi con la futura area verde, estendendo così su un'area ben più ampia i benefici della riqualificazione.

In relazione ai futuri collegamenti, dal percorso emergono anche indicazioni puntuali nell'ottica di prevedere diversi punti di accesso e di attraversamento trasversale dell'area in sinergia con il tessuto edilizio esistente, per garantire la massima permeabilità trasversale dell'area ed evitare fenomeni di segregazione.

La formazione di una rete di mobilità dolce è infatti condizione fondamentale affinché il nuovo brano di città sia vissuto in maniera libera e sicura, così come previsto per tutto il corridoio di mobilità pubblica sviluppato lungo l'asse di interrimento. La rete dei futuri collegamenti pubblici dovrà tenere conto dell'edificato e dei percorsi esistenti, proponendo connessioni che al contempo valorizzino i tessuti urbani cresciuti attorno alla ferrovia e che creino le corrette premesse per il loro consolidamento anche tramite l'innesto di nuovo edificato.

Considerando le premesse legate al tessuto urbano esistente e ai principi di collegamento preposti sono stati individuati come prioritarie le seguenti direttrici:

1 Prolungamento di Via Stoppani: il prolungamento della strada verso l'edificio utilizzato come sede dei Vigili del Fuoco Provinciali dovrà essere un collegamento a carattere ciclopedonale, utile come connessione di mobilità dolce tra l'area di Piazza A. Cantore e Piazza Centa. Nell'ottica del recupero e della rifunzionalizzazione dell'ex edificio scolastico Bellesini e dell'edificio sede dei VVF e della vecchia stazione Trento/Malè "Porta Centa", tale collegamento risulterà importante nel consolidamento di un polo sociale e culturale a scala cittadina.

23 Serpentone: un ulteriore collegamento ciclopedonale trasversale e diretto tra Corso degli Alpini e Via del Brennero potrebbe avvenire a nord e a sud del lungo e sinuoso condominio costruito negli anni '70, assecondando l'imponente geometria dell'edificio e utilizzando la striscia di giardino che si proietta verso il campo di atletica.

4 Piazzale Rusconi e Via Lavisotto: creazione di un passaggio di mobilità dolce funzionale al collegamento tra il quartiere di Cristo Re e i Solteri, attraverso un percorso preferenziale che connetta fisicamente e visivamente Via del Brennero e Corso degli Alpini. Tale collegamento oltre a lambire la nuova area di parco che si svilupperà a sud si atterrerà su Via dei Solteri a est e su Via Maccaani a ovest, creando due nodi fondamentali per lo sviluppo della rete di mobilità dolce dei rispettivi quartieri. Considerando il carattere fortemente pubblico delle aree previste allo Scalo Filzi si considera compatibile la presenza dell'attuale Via Lavisotto con il futuro assetto dell'area, a patto che questa sia relegata esclusivamente a viabilità di quartiere, inquadrata come collegamento di servizio delle numerose ed eterogenee funzioni inserite nel nuovo parco (Zona 30).

5 Prolungamento di Via Senesi: il prolungamento della strada su cui si attestano la scuola dell'infanzia e la scuola primaria A. Schmid dovrà rappresentare il nuovo collegamento tra la futura area verde in progetto allo Scalo Filzi e il corridoio di mobilità pubblica che andrà a modificare la natura di Via del Brennero. Tale strada dovrà rientrare nella rete di mobilità dolce, favorendo l'afflusso scolastico attraverso mezzi pubblici di trasporto e scongiurando l'utilizzo di vetture private.

6 Margine nord dell'interrimento: la rampa di ingresso nord dell'interrimento dovrà essere quanto più coperta e integrata nelle aree pubbliche esistenti, per preservare le vicine aree scolastiche di Via Schmid e per estendere quanto più possibile in direzione nord la permeabilità tra i due versanti della ferrovia. La scelta della strategia di intervento sarà frutto di una successiva riflessione basata sul progetto definitivo dell'infrastruttura ferroviaria e potrà coinvolgere diversi scenari di

intervento, quali il rimodellamento del terreno, in analogia con il sistema-parco dello Scalo Filzi, e la costruzione di volumi edilizi sopra la rampa di ingresso, a compensazione della differenza di quota tra le diverse aree.

Indicazioni sulle aree pubbliche e sulle zone ad accesso pubblico

La rampa di interrimento delle linee ferroviarie coprirà indicativamente l'area che si estende dal sovrappasso Caduti di Nassiriya fino alla zona sportiva di Cristo Re, occupando una striscia di terreno larga quanto il fascio dei binari residui e che terminerà prima delle grandi superfici aperte del campo di atletica. Questa configurazione crea le premesse per la costruzione di una delle aree verdi pubbliche più grandi e accessibili di tutta la città, che sarà un nuovo punto di riferimento per il benessere e lo svago cittadino e al contempo svolgerà il ruolo di area di riferimento per entrambi i quartieri che vi troveranno affaccio, compensando le carenze di spazio pubblico riscontrate.

5 Parco pubblico / 6 area sportiva

L'area dell'ex Scalo Filzi dovrà diventare un parco di scala urbana, caratterizzato sia da elementi peculiari per la città, come le aree sportive esistenti e future, che da ambiti ed ambienti misurati sulle esigenze e sulla scala di quartiere. Il parco dovrà necessariamente integrarsi con il campo di atletica Covi-Postal, un grande vuoto strutturato ed esistente, sede di attività ed eventi pubblici la cui fruibilità dovrà però essere garantita come entità autonoma. L'accessibilità alla nuova area verde dovrà essere agevolata, sia attraverso il corridoio di mobilità pubblica che dai due quartieri limitrofi, attraverso i collegamenti ciclopedonali preposti e il mantenimento come viabilità locale di Via Lavisotto. Particolare attenzione dovrà essere riposta nella progettazione dell'interfaccia tra la nuova area verde e il corso di Via del Brennero, evitando l'edificazione di cortine edilizie che possano accentuare il carattere extraurbano di quella che fu una strada di scorrimento. L'apertura del parco verso la strada farà parte di un disegno unitario che vede nella rigenerazione complessiva di Via del Brennero come nuovo corridoio di mobilità il suo obiettivo più ambizioso, attraverso l'introduzione di elementi quali: la tranvia, le alberature perimetrali,

l'intensificazione dei percorsi ciclabili e il passaggio in superficie del Rio Lavisotto.

L'area verde posta tra Via del Brennero e il campo di atletica comprenderà anche il campo Prada, attuale terreno di gioco della squadra di quartiere, che andrà necessariamente ricollocato assieme alle strutture accessorie per permettere la creazione del collegamento ciclopedonale tra i due quartieri. L'area liberata avrà la notevole dimensione di 5 ettari, e dovrà comporsi necessariamente di una sequenza bilanciata di spazi verdi e di ambiti strutturati e finalizzati a specifiche funzioni, in un giusto equilibrio che concili attività e benessere psico-fisico. Tra gli elementi maggiormente sollecitati e sentiti si può sottolineare:

- ✦ l'espansione della zona sportiva esistente, basata sulla ricollocazione dell'attuale campo Prada e caratterizzata anche dall'introduzione di nuovi campi e strutture sportive all'aperto, adatti alla pratica di diverse discipline e strutturati per essere accessibili anche al di fuori dell'uso agonistico;
- ✦ l'introduzione di luoghi strutturati per attività collettive all'aperto, come palchi coperti e aree per piccole rappresentazioni, collocate in luoghi centrali ma compatibili con il tessuto residenziale del quartiere;
- ✦ l'installazione di orti urbani collettivi, sia a uso individuale che con finalità didattiche, associati a strutture multigenerazionali che permettano lo scambio tra generazioni sia all'interno della popolazione di quartiere che attraverso il coinvolgimento delle scuole cittadine;
- ✦ la costruzione di spazi di gioco coperti per bambini, che possano essere di supporto nelle stagioni piovose e nei mesi più soleggiati per mantenere viva la possibilità di utilizzo degli spazi aperti da parte delle comunità di genitori e bambini;
- ✦ la creazione di spazi di lettura collegati alle biblioteche, sale di lettura e luoghi affini per favorire la fruizione dei testi all'aria aperta e la formazione di una rete sociale basata anche sugli spazi di fruizione culturale;
- ✦ l'utilizzo di strategie resilienti, come l'introduzione di un bacino idrico (bio-lago) che possa caratterizzare lo spazio verde raccogliendo le acque piovane usufruendo del sistema di convogliamento rappresentato dal vicino Rio Lavisotto .
- ✦ l'inserimento di strutture di supporto alla fruizione del parco, quale la costruzione di adeguati

servizi igienici pubblici e di aree ristoro adeguatamente collocate per rendere fruibile e gestibile tutta l'area pubblica;

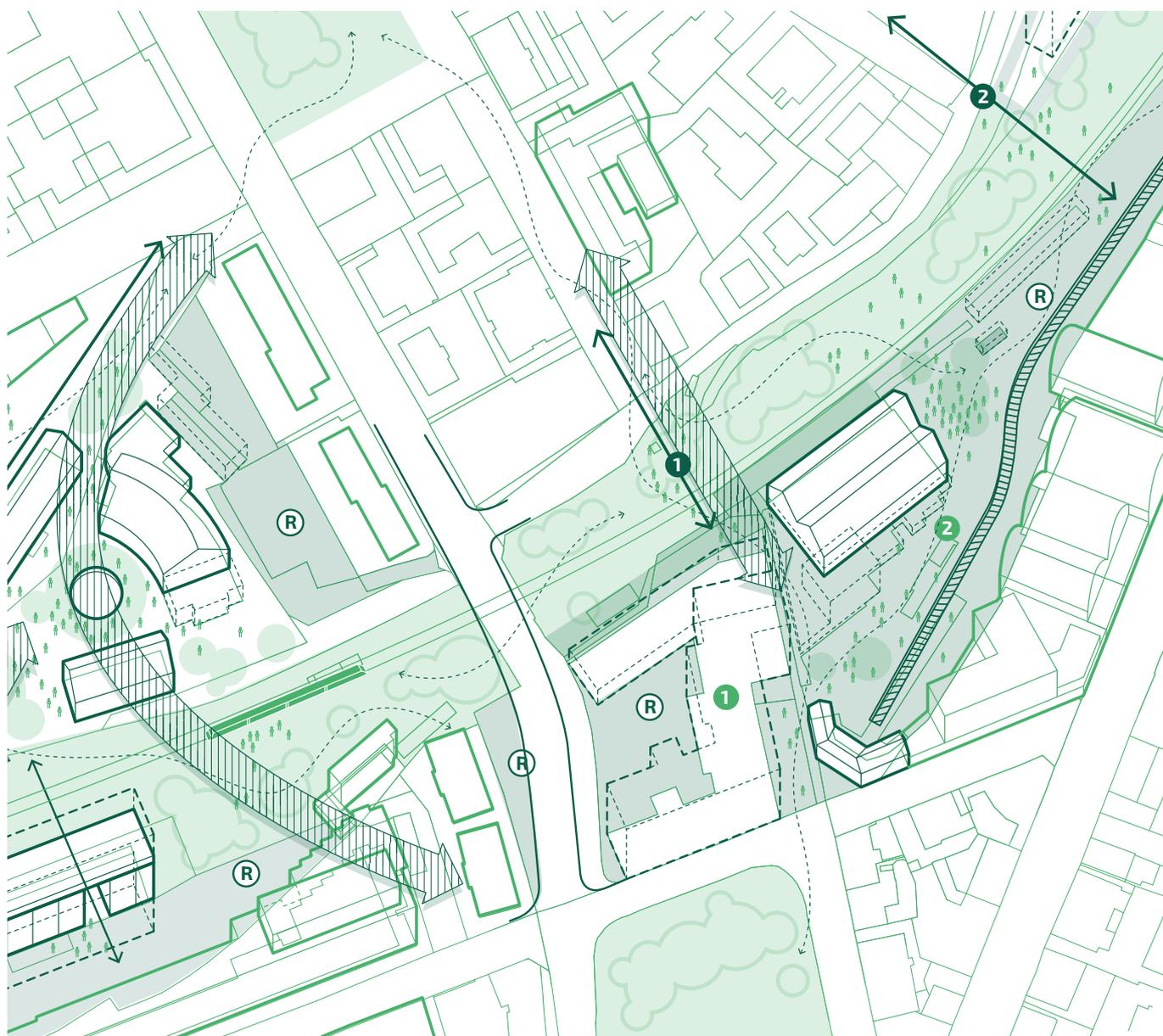
★ La creazione di luoghi di riferimento e di aggregazione alla scala di quartiere, a compensazione di analoghi spazi assenti nei rioni che fiancheggiano l'area.

Indicazioni sulla trasformazione di volumi architettonici e nuove costruzioni

1 Sede del Corpo dei Vigili del Fuoco

La sede del Corpo dei Vigili del Fuoco posta in Piazza Centa è un edificio di notevole dimensione,

composto da quattro livelli di uffici articolati su un corpo a due bracci e da un grande parcheggio di due livelli rivolto verso l'areale ferroviario. L'attuale funzione di sede centrale soffre della posizione incuneata nel tessuto cittadino, che risulta problematica per la logistica degli interventi dei mezzi operativi. Per questo motivo si può immaginare nel medio periodo uno spostamento futuro dell'attività in aree periferiche, che permettano uno svolgimento più agile del lavoro del corpo permanente, con conseguente recupero dell'edificio e dell'area che occupa. Tale area con l'interramento della ferrovia e la costruzione del corridoio ver-



de di mobilità diverrà inevitabilmente ancora più centrale nell'equilibrio della città futura e si potrà conciliare con l'inserimento di nuove funzioni più compatibili con il contesto urbano.

Tra le funzioni che potrebbero incontrare le vocazioni dell'edificio all'interno dello scenario dell'interramento vi è quella di residenza integrata per studenti universitari: un luogo dove non vi siano solo gli alloggi per studenti e giovani lavoratori fuori sede ma anche strutture connesse allo studio (sale lettura e aule riunioni), alla vita di comunità (mense e cucine comuni) e attività pubbliche e commerciali condivise con la popolazione residente (palestre, librerie e negozi).

2 Ex Stazione Trento/Malè e Officine FTM.

L'officina FTM in prossimità di Piazza Centa sarà dismessa anticipatamente rispetto al percorso tecnico di interramento della ferrovia, poiché è attualmente in fase di realizzazione in zona Spini di Gardolo la nuova officina per il ricovero e la riparazione dei mezzi. Tutto il complesso, formato dai due capannoni affiancati lungo l'areale ferroviario, dal fabbricato viaggiatori e dall'area occupata dai binari di servizio diverrà quindi completamente avulso dal contesto ferroviario.

Considerando la peculiarità architettonica dei fabbricati che compongono il complesso della ex stazione "Porta Centa", e il ruolo di memoria storica che questi conservano alla luce delle future grandi trasformazioni in atto, si propone il recupero degli stessi immobili come spazio pubblico aperto alla città, capace di connettere idealmente e fisicamente l'areale ferroviario al giardino di Piazza Centa, trasformando così un grande retro urbano di genesi industriale in un'area viva e attrattiva.

Considerando la posizione, la varietà di ambienti di cui è composto e i possibili sviluppi riguardanti la riqualificazione degli edifici dei VVF e delle ex scuole Bellesini, si considera che tutto il complesso sia propenso ad accogliere funzioni sociali e culturali afferenti al mondo studentesco. La valorizzazione delle diverse strutture coinvolte, quali i capannoni, il terminal e il grande cortile esterno, dovrà essere improntata all'integrazione con il quartiere circostante, fornendo un punto di incontro ideale tra popolazione residente nel quartiere e la crescente popolazione universitaria.

3 Area di Via della Malvasia

Alla chiusura dei lavori per la costruzione del bypass ferroviario l'area che corrisponde all'ingresso nord del tunnel tornerà ad essere parte integrante del tessuto urbano, seppur priva degli edifici recentemente demoliti. Tale area per questioni tecniche, fatti salvi gli esiti degli approfondimenti in corso in collaborazione con RFI, non sarà compatibile con l'edificazione di nuovi volumi in superficie, ma potrà rappresentare un importante elemento sia per la riqualificazione dell'asse di Via del Brennero, che per la costruzione di uno spazio pubblico di riferimento per le aree residenziali più prossime. L'area si trova infatti al termine di Via della Malvasia, strada storica di carattere residenziale che prosegue verso il centro storico attraversando il suggestivo rione di S. Martino, un'area residenziale suggestiva e recentemente oggetto di un processo di pedonalizzazione promosso dalla popolazione residente.

4 Area sud di nuova edificazione

Il margine meridionale dello Scalo Filzi è contrassegnato da due aree di superficie modesta che delimitano formalmente il nuovo grande parco. Entrambe le aree si prestano alla costruzione di volumi edilizi singolari che, pur completando il tessuto edilizio esistente in termini funzionali e spaziali, possano però rappresentare un elemento significativo sotto l'aspetto formale, analogamente al grande complesso residenziale che marca il margine tra l'edificazione ad alta densità attorno a Piazza A. Cantore e lo spazio aperto del campo di atletica.

Per tali motivi si considera interessante la possibilità di sviluppare in altezza tali costruzioni, generando così programmi funzionali articolati capaci di sviluppare edifici ad alto grado di ibridazione. Come per le altre aree di nuova edificazione si raccomanda lo sviluppo di attività e spazi pubblici a piano terra, prevedendo spazi adeguati per la dotazione di servizi collettivi per la residenza e servizi di comunità, spazi culturali e commerciali, spazi di co-working e l'inserimento di una variegata offerta residenziale.

Area nord di nuova edificazione

La struttura dell'ex Scalo Filzi sarà improntata

sul disegno di un grande parco pubblico, capace di creare una nuova centralità tra i due quartieri dei Solteri e di Cristo Re, divenendo un punto di riferimento per la vita all'aria aperta anche per il resto della città.

A completamento dell'area e con la finalità di saldare in alcuni punti specifici i tessuti edilizi esistenti è prevista la possibilità di edificare anche nuove volumetrie edilizie, destinate principalmente a nuove aree residenziali capaci di coniugare assieme la varietà di alloggio con la presenza di adeguati servizi e attività commerciali al servizio dei residenti.

I principi che dovranno guidare la progettazione di questi nuovi ambiti saranno quelli della multifunzionalità degli edifici e l'equilibrio della popolazione residente, da perseguire attraverso opportune regole di progettazione e indicando i diversi tipi di offerta residenziale auspicata.

Riguardo all'ambito più esteso possiamo immaginare di individuare alcuni criteri di base che aiutino a coniugare assieme la logica della città tradizionale con le migliori qualità della città verde, e che dovranno essere elementi di riflessione per la futura pianificazione:

- ✦ l'ottimale orientamento degli appartamenti;
- ✦ l'uso commerciale o pubblico del piano terra e la relazione con la strada;

✦ lo sviluppo di unità immobiliari di diversa dimensione a favore di un maggior numero di accessi;

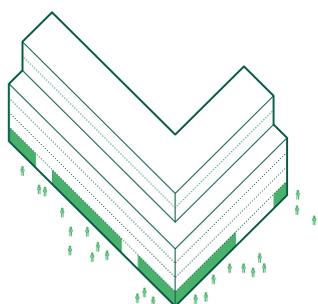
✦ la progettazione coordinata della cortina edilizia, considerando edifici contigui sviluppati da diversi operatori;

✦ la definizione delle altezze massime di riferimento in base agli ambiti di intervento, evitando generiche preclusioni.

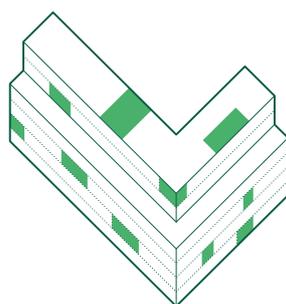
Come per le altre aree di nuova edificazione si raccomanda lo sviluppo di attività e spazi pubblici a piano terra, prevedendo spazi adeguati per la dotazione di servizi collettivi per la residenza e servizi di comunità, spazi culturali e commerciali, spazi di co-working e l'inserimento di una variegata offerta residenziale.

8 Ex Atesina

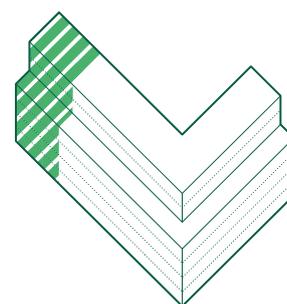
Il grande complesso dell'area ex Atesina rappresenta un unicum in ambito cittadino, sia per la dimensione eccezionale dei volumi edilizi che lo compongono che per la memoria storica rappresentata dal grande spazio voltato. Il recupero del grande edificio appare però molto impegnativo, considerando il complessivo stato di degrado e la grande volumetria che pongono numerosi interrogativi anche sulla possibile futura gestione di uno spazio tanto esteso. L'intero complesso dovrà quindi essere oggetto di una



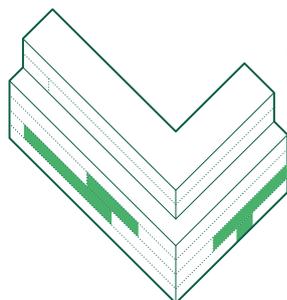
Negozi, servizi di comunità, spazi pubblici e culturali



Servizi comuni alla residenza e co-working



Edifici contigui sviluppati da diversi operatori



Uffici e spazi di studio/lavoro

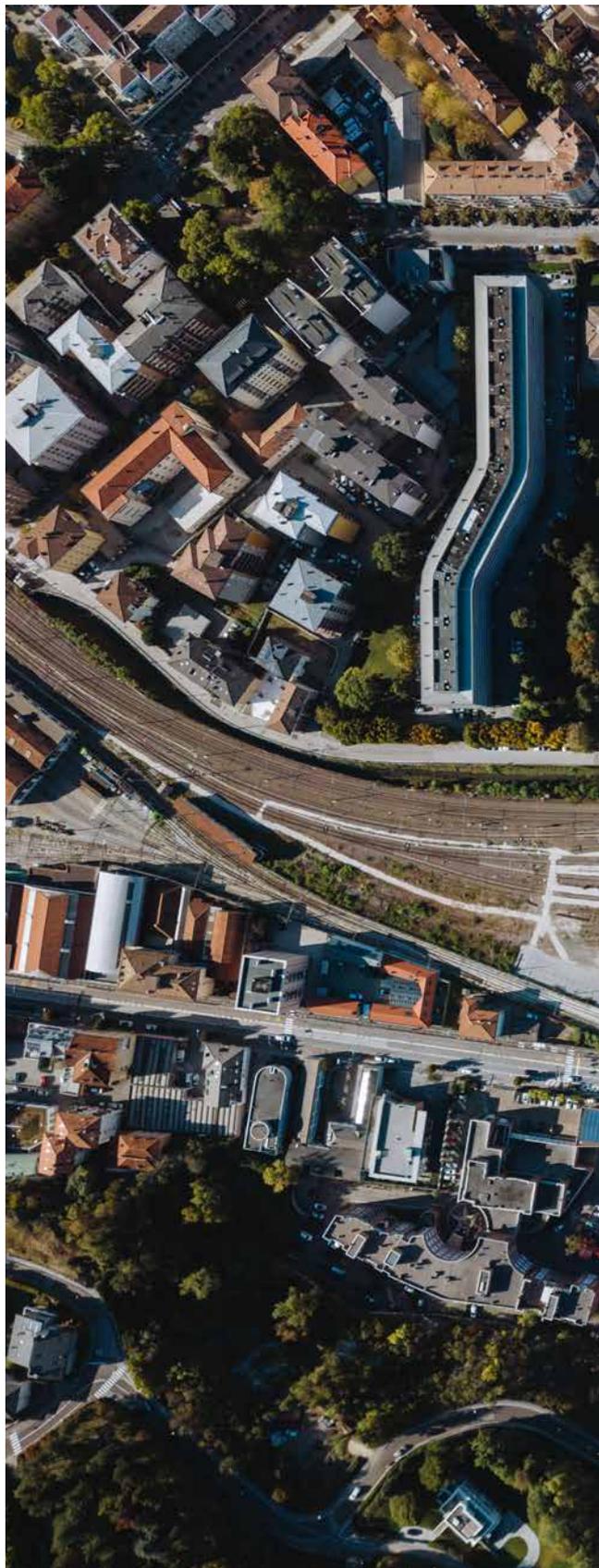


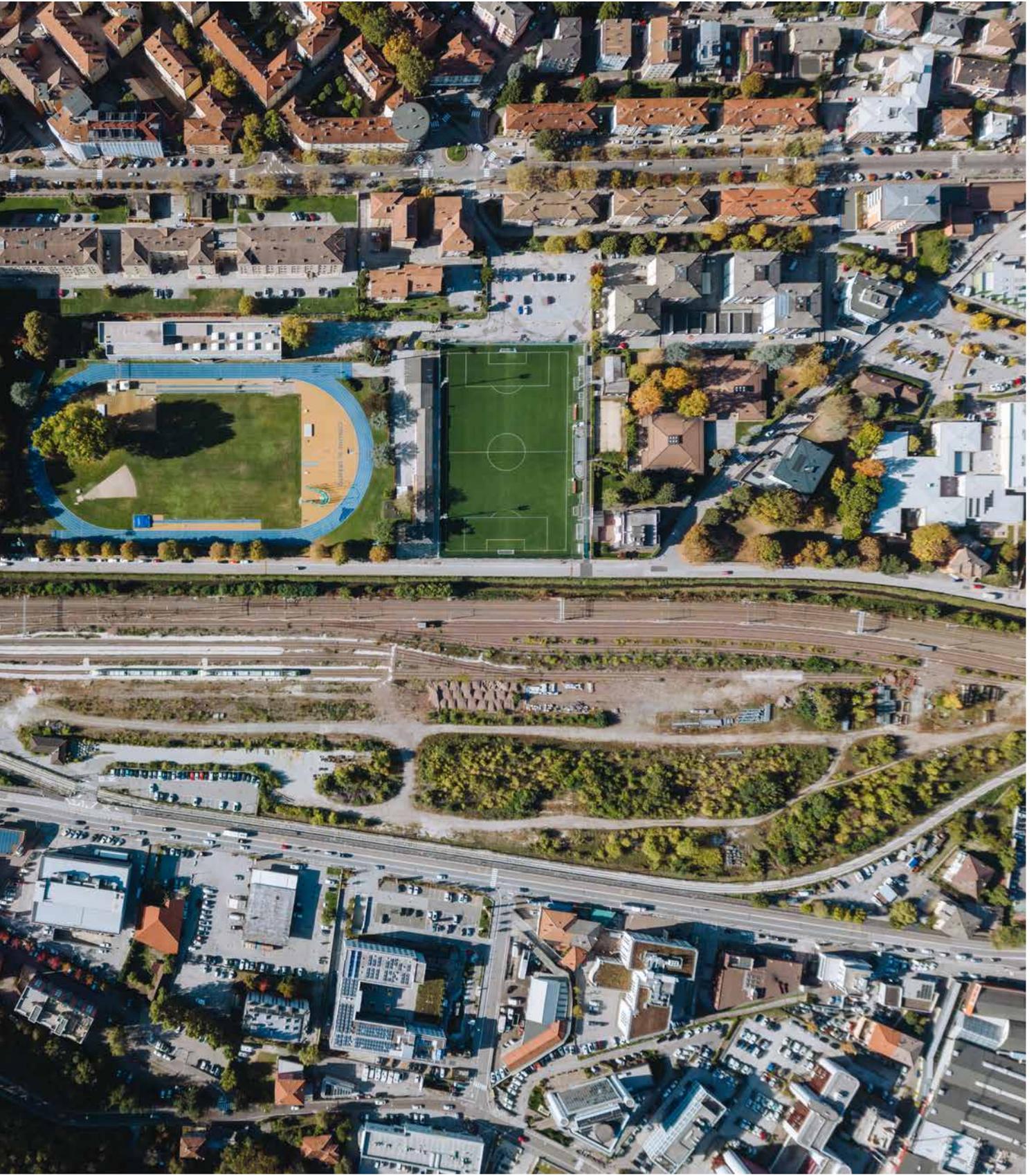
Sviluppo di unità immobiliari di diversa dimensione

Area Nord

↳ *Areale nord della linea ferroviaria del Brennero, ex Scalo Filzi.*

pianificazione e di una progettazione specifica, che sia al contempo capace di comprendere a pieno sia il potenziale di nuova centralità per i rioni adiacenti che di ambito di riferimento per l'intera comunità cittadina. Considerando l'innesto della nuova tranvia lungo Via del Brennero tutta l'area di Via Marconi sarà potenzialmente riconnessa al resto della città, permettendo anche agli abitanti di altri quartieri di usufruire di quella che è già a tutti gli effetti una potenziale grande piazza coperta. Il complesso ha nel suo carattere industriale un punto di grande riconoscibilità, che induce il principio di recupero di almeno parte delle grandi superfici voltate facenti parte del nucleo originale progettato dall'ing. Unterrichter. Le grandi volte potrebbero essere riconvertite a spazio ibrido, dove possano trovare casa oltre ad adeguate attività sociali, culturali e ricreative anche le numerose associazioni di quartiere.





Linee guida

Area Sud

Inquadramento

La porzione sud dell'interramento è quella compresa tra il complesso del Palazzo delle Albere e il cavalcaferrovia di San Lorenzo. L'ambito storico della tenuta madruzziana coincide con il punto più meridionale della città nel quale sarà possibile interrare i binari della ferrovia storica. Infatti, tra questo luogo dal forte valore monumentale e il punto ancora più a sud, dove si innesta in curva il viadotto della ferrovia Valsugana, rimarrà un tratto in trincea aperta contenente la rampa di discesa dei binari, il cui posizionamento non può essere modificato per il necessario mantenimento della diramazione ferroviaria che porta verso Pergine-Borgo-Bassano con le relative quote dei binari.

Proprio a partire da questi vincoli di tipo altimetrico e infrastrutturale, va sottolineata la necessità – largamente condivisa – di perseguire nel migliore dei modi il ricongiungimento della frattura che separa il Palazzo delle Albere dalle due Barchesse, in modo da ricomporre un ambito nato originariamente in maniera unitaria. È fondamentale anche garantire la continuità fisica e visiva lungo il cosiddetto asse "dei Tre Portoni", il percorso che parte dal prato di fronte al Palazzo, su cui si affaccia anche il Muse, attraversa il cimitero monumentale e termina nel portale in pietra tripartito all'innesto su Via Santa Croce. L'attuale sottopasso ferroviario, pur garantendo un collegamento fisico tra la città e il quartiere delle Albere, rappresenta una barriera che mantiene viva una separazione visiva e percettiva tra i due ambiti, rendendo difficilmente leggibile il legame tra il palazzo nobiliare e i suoi annessi agricoli, i quali costituivano originariamente l'ingresso principale della dimora dei Madruzzo.

Il secondo asse viario la cui natura verrebbe notevolmente migliorata attraverso l'interramento dei binari, è quello di Via Verdi. Quest'importante strada urbana, concepita a metà Ottocento come potenziale "via della stazione", è stata aperta demolendo la casa dell'*Ecce Homo* posta precedentemente di fronte alla facciata del Duomo, con l'obiettivo di impostare un nuovo viale monumentale, inizialmente denominato "Via Alessandro Vittoria della Volpe", che avrebbe costituito, assieme a "Via Fondamentale" – attuale Via Rosmini – il cardo e decumano

della nuova città. Attorno a questo incrocio nel giro di pochi anni sono stati costruiti alcuni tra i più importanti edifici della città borghese di fine Ottocento, tra i quali le Scuole Popolari (attuale Dipartimento di Sociologia), l'Istituto Bacologico (attuale Dipartimento di Economia), la Falegnameria Wolf (attuale Facoltà di Giurisprudenza), la Società Filarmonica, il Panificio consorziale trentino o Forno Cavazzani (attuale biblioteca e aula studio universitaria), il Mulino Vittoria (attuale sede amministrativa dell'Università) e il Macello pubblico (attuale sede del Dipartimento di Lettere).

A partire dalla fondazione dell'Università di Trento nel 1962, questi edifici sono stati progressivamente riconvertiti in sedi universitarie, andando a costituire l'ossatura portante del *campus urbano* delle facoltà umanistiche, un complesso universitario molto articolato che si è innestato incrementalmente e "quasi naturalmente" nel tessuto urbano ottocentesco. Se l'*ensemble* architettonico di Via Verdi/Via Rosmini, assieme agli edifici che le delimitano, si è dimostrato nel suo complesso un'importante risorsa urbanistica, va tuttavia riconosciuto un evidente carattere di incompiutezza nel modo in cui l'asse di Via Verdi – e per traslato la spina dorsale del campus – si interrompe nei pressi del sottopassaggio ferroviario e del Mulino Vittoria, non riuscendo ancora ad approdare degnamente sulle sponde del fiume Adige.

Nel punto terminale di Via Verdi è stato invece realizzato prima un passaggio a livello e poi un "poco urbano" sottopassaggio stradale che conduce al parcheggio di Piazzale Sanseverino. Inoltre l'abbandono dell'ipotesi di costruire in Piazzale Sanseverino la biblioteca universitaria su progetto di Mario Botta ha determinato la permanenza, al di là della ferrovia, di un ambito urbano ancora marginale e poco definito e la conseguente incompiutezza della conclusione dell'asse urbano. In quest'ottica l'interramento della ferrovia rappresenta l'occasione per portare a compimento la direttrice di Via Verdi, valorizzando l'affaccio del Mulino Vittoria verso est e ripensando il ruolo urbano di Piazzale Sanseverino.

Torre Vanga

Collegio B. Clesio

Porta S. Margherita

Scuole G. B. Zanella

Fac. Giurisprudenza

Mensa UniTN

Via della Prepositura

Via A. Rosmini

P.zza L. Da Vinci

P.zza S. Maria

Via T. Gar

Nuovo tracciato di Via Torre Vanga

Lungadige Monte Grappa

Fiume Adige

Via R. Da

Collegamento a fine

Edificio FS

HUB Intermodale / ex SIT

Dip. Lettere e Filosofia

SOI

Molino Vi

Piazzale Sa

1

2

3

4

5

6

← CENTRO



p. Sociologia

ex CTE

Barchesse delle Albe

Dip. Economia e Management

Sviluppo
asse culturale

Cimitero
Monumentale

Cimitero
Monumentale

Emersione linea ferroviaria

7

3

4

8

9

10

Nuova quinta architettonica

Nuova quinta architettonica

1

6

5

Sanseverino

Passerella sull'Adige

Via R. Da Sanseverino

7

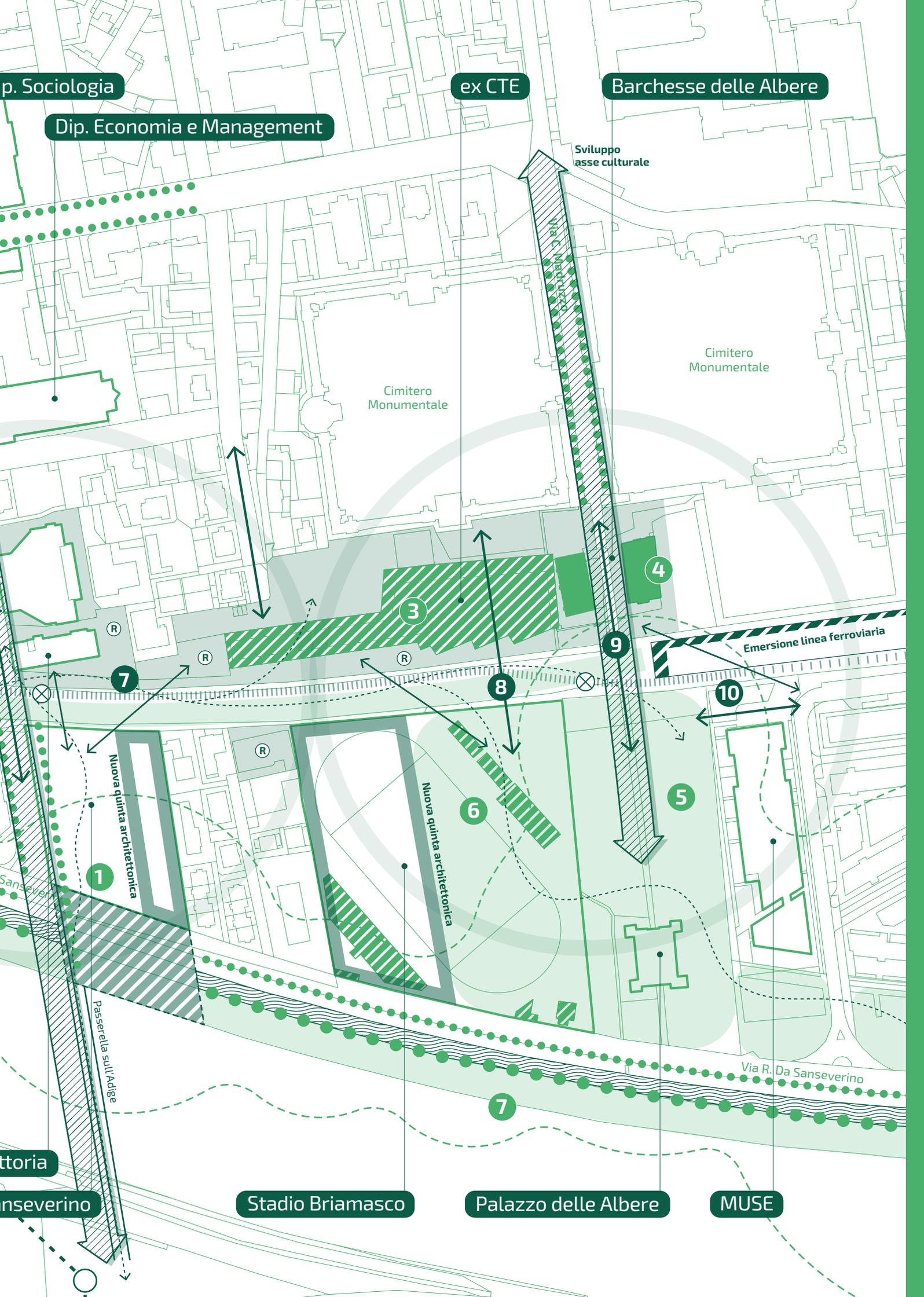
ttoria

Sanseverino

Stadio Briamasco

Palazzo delle Albe

MUSE



Strategia generale

Nell'ottica del superamento dell'attuale barriera urbana costituita dai binari, la possibilità di ristabilire una relazione diretta tra città e fiume, riconquistando un affaccio diretto sulle sue sponde, passa attraverso il potenziamento dei collegamenti tra le parti est e ovest della città che sono attualmente interdetti o depotenziati proprio a causa della ferrovia.

Le due principali direttrici viarie trasversali di quest'ambito, Via Verdi e l'asse dei Tre Portoni, presentano già caratteri e vocazioni urbane differenti che è importante cogliere arricchendole e ibridandole con nuove funzioni.

L'asse viario di Via Verdi è caratterizzato dalla presenza universitaria. I comparti del mulino Vittoria, di Piazzale Sanseverino e dell'ex CTE, attraverso l'interramento dei binari, verrebbero messi in relazione tra di loro attraverso uno nuovo corridoio verde multimodale, passando dalla condizione di edifici o di spazi collocati in un "retro urbano", a quella di componenti di un "campus universitario diffuso", come già avviene attualmente per la porzione più urbana di Via Verdi. Lo spazio liberato in superficie dalla ferrovia potrebbe dunque diventare il nuovo affaccio per molti edifici universitari, nonché un collegamento trasversale capace di mettere a sistema gli edifici già presenti come la Facoltà di Lettere, la SOI-School of Innovation, l'ex CTE e la biblioteca universitaria BUC alle Albere. In quest'ambito, pertanto, lo spazio pubblico liberato dai binari potrebbe diventare il tessuto connettivo fruibile e continuo di una nuova porzione di città fortemente caratterizzata dalla presenza dell'università ma anche di servizi pubblici e di funzioni aperte a tutta la cittadinanza.

L'asse dei Tre Portoni, poco più a sud, presenta invece una connotazione di carattere culturale-museale, in quanto mette in connessione il complesso del Muse, del Palazzo delle Albere e del futuro spazio museale previsto in una delle barchesse, con il centro dei servizi culturali Santa Chiara, il cui ruolo verrà ulteriormente rafforzato con la riqualificazione degli spazi dell'ex Facoltà di Lettere destinati al "Polo Impresa Cultura Innovazione" e attraverso la riconversione dell'ex Mensa universitaria con la futura sede congiunta degli Ordini di Ingegneri e Architetti.

Una terza connessione trasversale est-ovest, seppur di scala più ridotta e dal carattere interstiziale, è quella costituita dal collegamento tra Via Canestrini e Porta Santa Margherita, attraverso l'attuale sottopassaggio ferroviario pedonale. Gli ambiti attraversati da questo percorso sono contraddistinti dalla presenza di servizi dedicati agli studenti, come lo studentato universitario "Collegio Clesio" e la sede, in fase costruzione, della Mensa e dei servizi universitari dell'Opera. L'interramento permetterà l'eliminazione dell'attuale sottopassaggio ferroviario e la trasformazione in un attraversamento a raso, rendendo lo storico portale lungo le mura medievali una vera e propria porta di accesso per chi proverrà dal futuro hub intermodale in area ex SIT e dal Lungadige Monte Grappa per andare verso Piazza Santa Maria Maggiore e il centro storico.

Nell'ottica più generale della riqualificazione della fascia compresa tra ferrovia e fiume, i due ambiti cui sarà determinante prestare molta attenzione sono quelli di Piazzale Sanseverino, al termine di Via Verdi, dell'ex CTE e del prato delle Albere, in fondo all'asse dei Tre Portoni, anche grazie alla sua possibile espansione nell'area dell'attuale Stadio Briamasco (che si prevede di spostare in un'area più periferica). Tali aree poste tra la ferrovia e il fiume Adige, data la presenza di complessi industriali e infrastrutturali dal carattere poco urbano (le caserme, l'ex Michelin, le centrali elettriche e lo stadio) non hanno mai costituito un brano coerente di città. Esse rappresentano non soltanto il punto terminale delle due più importanti connessioni urbane est-ovest di questo comparto cittadino, ma anche, potenzialmente, due fondamentali "snodi urbani" che permetterebbero di saldare la città al suo fiume. Nell'ottica dell'interramento, queste aree potrebbero infatti definire nuove porzioni di affaccio della città lungo l'Adige, anche attraverso l'insediamento di alcune funzioni dal carattere attrattivo e rappresentativo legate al mondo trasversale dell'università, delle scienze e della cultura.

Si tratterà inoltre di dare continuità all'operazione di riconversione delle aree infrastrutturali o ex-industriali di cui il quartiere delle Albere ha rappresentato un primo tassello, e di dare forza alla progressiva realizzazione del parco fluviale lungo l'Adige, dando

coerenza alle operazioni di riqualificazione che avverranno lungo entrambe le sponde del fiume. In questo senso il collegamento funiviario tra il nuovo hub intermodale in area ex SIT e l'area ex Italcementi, assieme alla nuova passerella ciclopedonale sull'Adige, permetteranno di legare due ambiti molto diversi all'interno di un unico ecosistema urbano, definendo un chiaro e comodo sistema intermodale di accesso carrabile e di sosta per chi arriva in città in auto per poi dirigersi verso il centro storico a piedi o in bicicletta.

Indicazioni sulla trasformazione dell'area

✦ Si ritiene necessario garantire la migliore connessione possibile tra la futura stazione dei treni e l'hub intermodale ex SIT con collegamenti facili, intuitivi e multimodali: percorsi ciclopedonali in superficie e attraverso il mezzanino in interrato ove possibile, collegamento veloce e ad alta frequenza come il tram, possibilità di sosta del servizio extraurbano diretto all'Hub (seconda e penultima fermata) direttamente nell'ambito della stazione ferroviaria. Quest'ultima possibilità andrà valutata sulla base di uno studio di riorganizzazione dei percorsi urbani ed extraurbani.

✦ Il tram che percorrerà il corridoio intermodale dovrà prevedere fermate in prossimità dei principali attrattori urbani e delle più importanti intersezioni stradali est-ovest: hub intermodale ex SIT e Via Canestrini, piazzale Sanseverino e intersezione con Via Verdi, prato delle Albere e ex CTE all'intersezione con l'asse dei Tre Portoni.

Indicazioni sui collegamenti

Dal punto di vista della rete stradale verranno mantenuti gli attuali collegamenti est-ovest. Le connessioni viabilistiche attualmente servite dal cavalcaferrovia di San Lorenzo e dal sottopassaggio di Via Verdi, una volta che questi saranno eliminati in quanto non più necessari ad attraversare i binari, saranno sostituite da collegamenti stradali a raso. Queste modifiche determineranno un miglioramento di cui beneficeranno anche pedoni e ciclisti, che subiscono in maniera ancora più marcata l'inadeguatezza funzionale, altimetrica e percettiva degli attuali attraversamenti.

L'asse dei Tre Portoni, che sfocia nel prato delle Albere, manterrà un carattere pedonale (o attraver-

sabile solo da mezzi di servizio) ma verrà portato in superficie, eliminando il sottopassaggio ferroviario.

Allo stesso modo, lungo il percorso di collegamento tra Via Canestrini e Via Santa Margherita verrà eliminato l'attuale sottopassaggio pedonale, sostituendolo con un collegamento a raso che permetterà di trasformare Porta Santa Margherita in una via d'accesso privilegiata per chi viene dal Lungadige e dal nuovo hub intermodale, per dirigersi verso il centro storico.

Al fine di garantire una maggiore accessibilità al perimetro dell'areale, largamente inglobato all'interno di proprietà private sovente riconducibili a cortili di complessi condominiali esistenti adibiti a parcheggio, si ritiene opportuno proporre ai proprietari, in compensazione di un eventuale esproprio, la cessione di posti auto collocabili all'interno del mezzanino tecnico e accessibili attraverso opportuni sistemi di collegamento in superficie.

In relazione ai futuri collegamenti, nell'ottica di incrementare la permeabilità del tessuto urbano e la formazione di una rete di mobilità dolce che abbia nel corridoio verde di mobilità pubblica il proprio asse di riferimento, si auspica l'apertura di diversi punti di attraversamento trasversali dell'areale, che permettano la creazione di connessioni dirette e facilmente fruibili tra i due ambiti attualmente divisi della ferrovia.

La progettazione di tali collegamenti dovrà tenere conto degli aspetti prioritari legati all'accessibilità, alla sicurezza percepita e all'uniformità lungo tutto l'areale. Considerando il tessuto edilizio esistente e in programma, i collegamenti auspicati sono stati individuati nelle seguenti direttrici:

❶ **Area del cavalcaferrovia di S. Lorenzo:** il percorso attuale verrà abbattuto poiché superfluo. Al suo posto è previsto un attraversamento a raso e un percorso di mobilità dolce, che dovrà caratterizzarsi come un corridoio verde capace di collegare il parco di piazza Dante con il percorso ciclabile del Lungadige Leopardi.

2 Collegamento tra Piazza Garibaldi e il corridoio verde di mobilità pubblica: in prossimità dell'area Autostazione delle corriere un collegamento diretto tra l'areale ferroviario e la piazzetta garantirà una maggiore permeabilità all'area, favorendo il recupero degli ambiti interni alla piazza.

3 Collegamento tra Via Tommaso Gar e hub ex SIT: per garantire un affaccio verso est della futura stazione intermodale per il trasporto extraurbano, a seguito dell'interramento sarà possibile avere un collegamento ciclopedonale diretto con Via Tommaso Gar.

4 Sottopassaggio tra Via Canestrini e Via Santa Margherita: l'attuale sottopassaggio pedonale posto tra Via Canestrini e Via Santa Margherita verrà eliminato e sostituito da un attraversamento a raso. Viene demandata a una progettazione di dettaglio la sua riconferma come connessione ciclopedonale oppure l'aggiunta del transito veicolare locale.

5 Estensione di Via Zanella verso Piazza Ezio Mosna: nell'ottica di infittire le connessioni ciclopedonali est-ovest di questo ambito a forte caratterizzazione universitaria, si può valutare l'estensione di un collegamento ciclopedonale intuitivo e accessibile tra Via Zanella, Piazza Ezio Mosna e il lungadige di Via Sanseverino, passando attraverso il vicolo che separa la nuova facoltà di lettere e la SOI-School of Innovation. Tale intervento potrebbe avvenire attraverso la contrattazione di misure compensative e migliorative per gli spazi privati dei relativi complessi condominiali.

6 Sottopassaggio di Via Verdi: l'attuale sottopasso verrà eliminato e sostituito con un attraversamento stradale e ciclopedonale a raso. Particolare attenzione dovrà essere posta alla prosecuzione del percorso ciclopedonale di Piazzale San Severino verso la connessione con la ciclabile già presente lungo l'argine dell'Adige e verso l'innesto con la futura passerella ciclopedonale di collegamento con la destra Adige.

7 Collegamento pedonale tra Via Briamasco e Piazzale San Severino: nell'ottica di un miglior

collegamento tra gli edifici universitari del Molino Vittoria, dell'ex Cavazzani, dell'ex CTE e di Piazzale Sanseverino andranno rivisti gli attuali spazi marginali posti sui retri degli edifici universitari favorendo la nascita di una rete di spazi e di connessioni a raso ciclopedonali.

8 Ex CTE e Prato delle Albere: nell'ambito della ristrutturazione funzionale del complesso ex CTE e del possibile ampliamento del prato del Palazzo delle Albere a seguito dello spostamento dello stadio in un'altra localizzazione, andranno studiate possibili strategie di miglioramento delle connessioni tra questi due comparti per favorire una migliore interazione e fruizione dello spazio pubblico.

9 Asse dei Tre Portoni: andrà ripristinato, quanto più possibile, l'aspetto cinquecentesco dell'asse storico che collega Palazzo delle Albere/Barchesse/Tre Portoni, attraverso l'eliminazione del sottopassaggio ferroviario.

10 Collegamento tra il prato del Palazzo delle Albere e il quartiere delle Albere: diversi utenti e partecipanti hanno segnalato la carenza di collegamenti tra il Prato delle Albere e il nuovo quartiere, visto che il passaggio attraverso l'atrio del MUSE non viene utilizzato secondo quanto previsto a progetto, anche a causa dei momenti di chiusura del museo e del suo frequente affollamento, relegando la possibilità di passaggio al collegamento poco intuitivo che passa sul retro del MUSE, tra gli uffici e la rampa di discesa al parcheggio interrato. Andranno studiate soluzioni migliorative.

Indicazioni sulle aree pubbliche e sulle zone ad accesso pubblico

L'interramento permetterà la creazione di un nuovo "corridoio verde" multimodale, dedicato a mobilità pubblica a dolce, che correrà da sud a nord sopra la ferrovia interrata. I molti spazi marginali posti sui retri degli edifici e le aree non costruite ancora in attesa di riqualificazione verranno trasformate e inglobate all'interno di un sistema continuo e articolato di spazi pubblici dedicati al movimento, alla sosta, alla relazione e alle attività ricreative. Questa nuova dorsale verde, assieme alla rinnovata Via Verdi di origine ottocentesca, potranno costituire il cardo e de-

cumano di una nuova Trento contemporanea, a forte vocazione universitaria, affacciata lungo il fiume Adige. I molti edifici universitari già presenti, e quelli che potranno essere riconvertiti ad uso studentesco, troveranno un nuovo affaccio e una nuova connessione diretta tra le diverse sedi e i diversi servizi. Un principio fondamentale da adottare come regola generale nei processi di rigenerazione di questi spazi marginali da ripensare è la permeabilità degli ambiti, attraverso un lavoro di ricuciture e connessioni, volto a eliminare quei recinti chiusi che rendono difficoltosi gli attraversamenti tra diverse parti di città.

Piazzale Sanseverino

① L'area di Piazzale Sanseverino, di proprietà dell'Università di Trento, è attualmente occupata da un parcheggio di superficie. I posti auto del piazzale saranno assorbiti e sostituiti dal grande parcheggio multipiano di attestamento che verrà realizzato in destra Adige (nell'area ex Italcementi), dal quale ci si potrà recare in centro a piedi, mediante la passerella ciclopedonale che lo collegherà con piazzale Sanseverino, oppure mediante il nuovo collegamento a fune che, partendo dall'Hub intermodale, avrà una prima stazione nei pressi del parcheggio multipiano. Via Verdi potrà completarsi attestandosi su una nuova piazza cittadina a vocazione universitaria che potrebbe essere estesa fino al fiume.

Su questa nuova Piazza l'Università vorrebbe insediare nuovi uffici amministrativi, per radunare in unico luogo gli spazi destinati all'amministrazione che oggi sono sparpagliati all'interno della città. Un nuovo edificio rappresentativo potrebbe costituire una nuova quinta architettonica per la Piazza, ridefinendo il lato sud, attualmente delimitato dagli edifici dell'isolato di via Castelbarco, incorniciando la facciata del Molino Vittoria. In termini di funzioni si suggerisce la compresenza di funzioni miste e ibride, prevedendo, almeno al piano terra, la presenza di attività aperte al pubblico e alla cittadinanza. Verso ovest la nuova piazza dovrebbe estendersi fino alla sponda del fiume Adige, raggiungendo un affaccio diretto sull'acqua, un po' come avviene nel caso di Piazza Unità d'Italia a Trieste. In questo contesto andrà inoltre opportunamente progettato l'approdo e le connessioni della nuova passerella ciclopedonale sull'Adige.

② Piazza Ezio Mosna

Gli spazi retrostanti al complesso "*Finestra sull'Adige*" avranno un ruolo da ripensare, nonostante le facciate sul retro presentino già caratteristiche di fronti, anche in relazione all'attuale facciata della Facoltà di Lettere. Si ritiene opportuno evitare di avere due piazze ravvicinate, una sull'area di Piazzale Sanseverino e l'altra sul retro del complesso "*Finestra sull'Adige*". Va considerata la possibilità di ridefinizione volumetrica dell'edificio FS esistente, oggi oggetto di marginalità, per la definizione di una nuova interfaccia urbana lungo il corridoio dell'interramento.

③ Ex CTE

Con un nuovo affaccio diretto sullo spazio pubblico che sostituirà gli attuali binari, questo complesso potrebbe acquisire una nuova centralità e un ruolo strategico lungo il corridoio verde e all'interno del campus universitario cittadino. L'edificio, di proprietà dell'Università, è attualmente utilizzato, soltanto in maniera parziale, come spazio per corsi di formazione e per aule studio. L'università sta attualmente sviluppando uno studio di fattibilità per insediare al suo interno un nuovo "*student center*", pensato per essere uno spazio multifunzionale di servizi dedicati a tutti gli studenti universitari della città. La struttura potrebbe ospitare una serie di attività che gli studenti chiedono da tempo: luoghi di aggregazione autogestiti, spazi formativi flessibili che non siano soltanto aule per lezioni frontali ma laboratori che facilitino la comunicazione e l'interazione, palestre a servizio di chi fa sport e aree di svago dove si può mangiare anche in maniera autonoma, portando il cibo da casa. All'interno dello *student center* potrebbero trovare spazio anche alcune attività legate allo svago notturno, visto il posizionamento in adiacenza al cimitero e allo stadio e considerata la distanza degli edifici residenziali. Inoltre si ritiene che le funzioni previste all'ex CTE non debbano essere relegate a uno spazio a uso esclusivo degli studenti: il nuovo centro dovrebbe stabilire relazioni e contaminazioni con il contesto circostante più allargato, che ha una vocazione culturale, museale e residenziale.

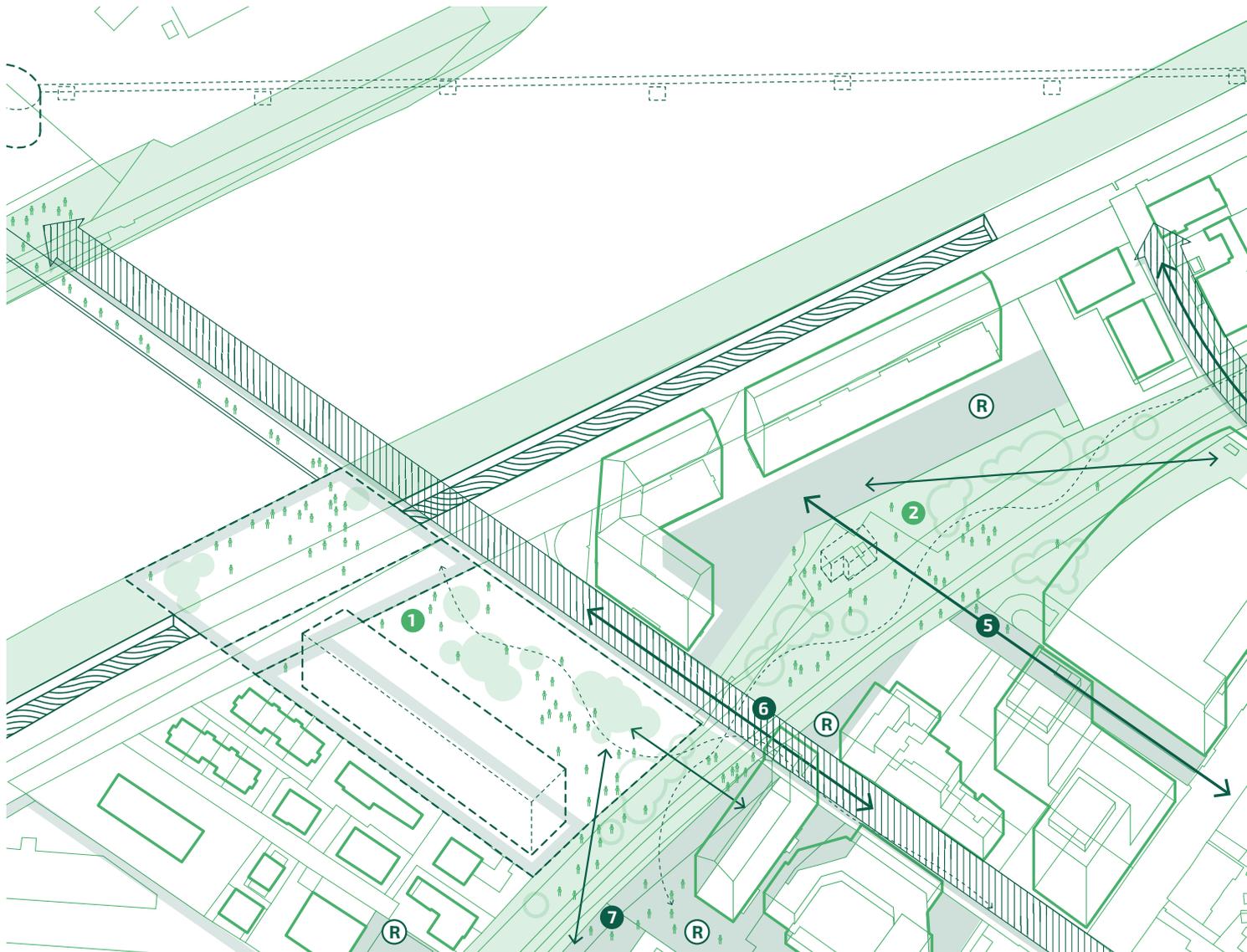
I quartieri limitrofi di S. Giuseppe e S. Chiara, considerata la presenza di una popolazione con alta percentuale di anziani, necessiterebbero di servizi

come orti urbani comunitari e spazi comuni intergenerazionali, alcuni dei quali potrebbero trovare posto all'ex CTE per offrire la possibilità per gli anziani di relazionarsi con i giovani. La convivenza intergenerazionale potrebbe essere raggiunta attraverso la realizzazione di spazi multifunzionali e reversibili, che comprendano funzioni attrattive per diverse fasce di età: mercato coperto, concerti, eventi sociali, giochi per bambini, palestre e spazi formativi usati da diverse fasce d'età in base all'orario della giornata, ecc.

4 Palazzo delle Albere e Barchesse

Va ripensato il ruolo del polo museale del Palazzo delle Albere e delle due Barchesse: l'arrivo della

ferrovia verso metà Ottocento ha infranto l'integrità urbanistica di questo complesso monumentale, che proprio grazie all'interramento degli attuali binari potrebbe ritrovare un'unitarietà spaziale e funzionale. Il Palazzo delle Albere è diffusamente percepito come un monumento non adeguatamente valorizzato, il cui ruolo andrebbe ripensato all'interno di un contesto più allargato comprendente anche il parco e gli edifici di servizio del nucleo architettonico originario, nei quali potrebbero trovare posto quelle funzioni difficilmente inseribili nel Palazzo. Le Barchesse, che fiancheggiavano originariamente il portale di ingresso al complesso del palazzo, giacciono attualmente dismesse e inutilizzate, anche se è già prevista, per una di esse, un



nuova destinazione museale. I due edifici gemelli di servizio potrebbero quindi costituire l'ingresso di un distretto museale-culturale di cui il MUSE e il Palazzo delle Albere, assieme alla Biblioteca Universitaria BUC, rappresenterebbero il nucleo di attestamento lungo il fiume Adige.

5 Prato delle Albere

Il parco davanti al Palazzo delle Albere, nella sua configurazione attuale, è uno spazio molto utilizzato e frequentato da utenze diversificate, grazie alla possibilità di ospitare attività diverse, tra le quali cinema, spettacoli e attività per bambini legate al MUSE. Il suo valore come spazio pubblico fortemente frequentato da famiglie è legato anche

alla percezione di sicurezza determinata dall'assenza di traffico. Il sistema prato delle Albere/MUSE è tuttavia percepito come un ambito troppo isolato e il passaggio pedonale esistente tra il MUSE e il quartiere, è poco funzionale e intuitivo, in quanto troppo stretto e non facilmente accessibile. L'interramento e il ridisegno delle superfici potrebbero contribuire a migliorare le connessioni di questo luogo "culturalmente" centrale, sia verso l'asse dei Tre Portoni e l'ex CTE, sia verso il quartiere delle Albere e la Biblioteca Universitaria BUC. Grazie ai nuovi spazi che si riconquisteranno attraverso l'interramento, il prato potrebbe venire liberato da tutti gli elementi ingombranti, le superfetazioni e le attrezzature attualmente presenti, per ritrovare la condizione cinquecentesca di "giardino del palazzo", diventando il cuore verde del distretto museale e culturale.

6 Stadio Briamasco

Al posto dello stadio Briamasco, che oggi è percepito come un volume a grande scala piuttosto incongruo rispetto al contesto, potrebbe trovare spazio un'ampia zona aperta ad estensione del prato delle Albere, capace di liberare lo spazio attualmente occupato da altre funzioni, garantendo il giusto respiro al Palazzo. Verso l'isolato di via Castelbarco, a nord dello stadio, andrebbe pensata una nuova quinta architettonica capace di definire una nuova interfaccia e una rinnovata cornice attorno al prato che circonda il Palazzo. In questo ambito potrebbe trovare spazio un nuovo contenitore culturale ibrido capace di ospitare quelle attività di tipo ricreativo, formativo, espositivo, e laboratoriale che già mancano – vista l'assenza in città di un centro congressi e di sale conferenze di medie dimensioni – e che verranno ulteriormente a mancare con la chiusura degli spazi espositivi dell'ex CTE. Questo nuovo edificio "interfaccia" dovrebbe basarsi su una nuova concezione gestionale e spaziale in grado di generare sinergia e interazione tra diverse funzioni, suggerendo nuove modalità di utilizzo capaci di superare la sterile tipologia monofunzionale dei centri espositivi, fieristici e congressuali. Considerando la vicinanza del MUSE e dell'Università si potrebbe pensare a nuovi spazi di relazione e contaminazione tra le due istituzioni e la città, negli ambiti di ricerca comu-



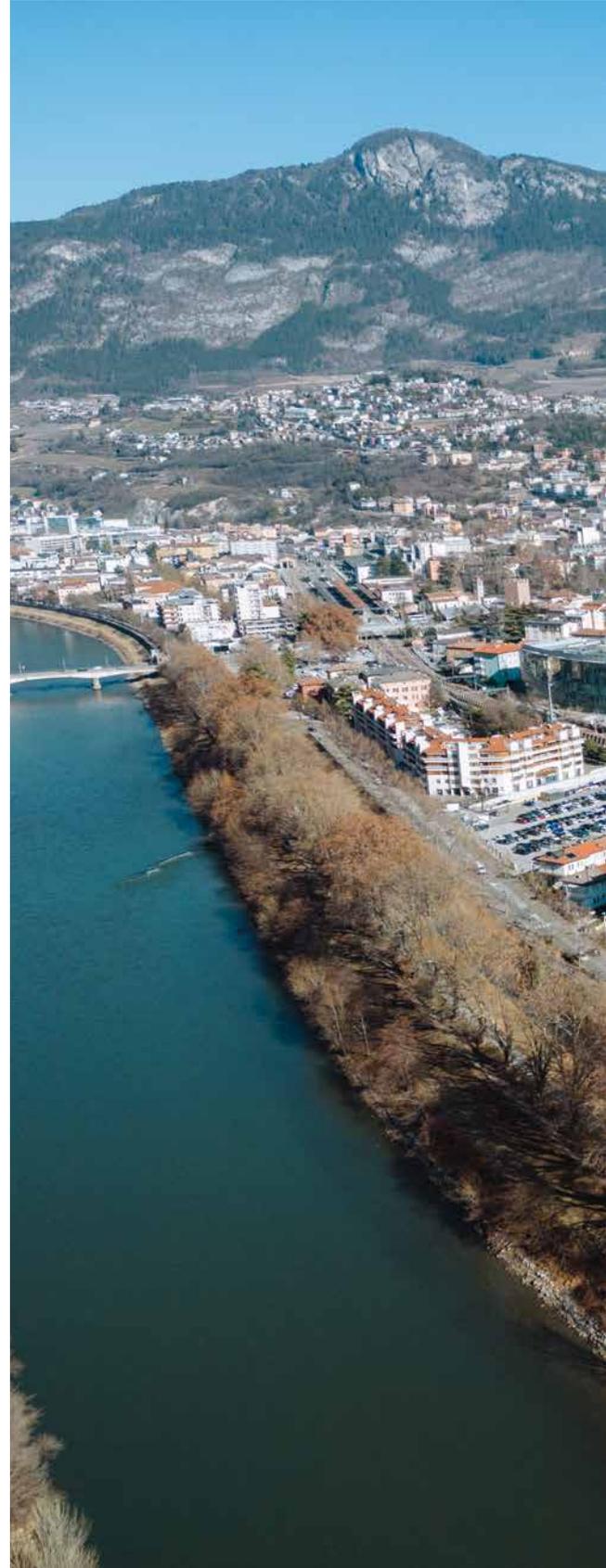
Area Sud

↳ *Areale sud della linea ferroviaria del Brennero, Palazzo delle Albere, ex CTE e Stadio Briamasco.*

ni (salute, sostenibilità, ambiente, cultura, qualità della vita, benessere, economia circolare, alimentazione). Considerata anche la funzione originaria dell'edificio ex CTE, che era nato come centrale ortofrutticola, e la presenza delle serre adiacenti al MUSE, potrebbe svilupparsi un nuovo contenitore culturale trasparente e facilmente accessibile, dove aree per la ricerca e la didattica legata al cibo, all'ambiente e alla qualità della vita entrino in relazione con altri spazi ricreativi come una caffetteria, biblioteche tematiche, orti botanici, spazi espositivi e luoghi per attività aperte al pubblico. Il collegamento con il Monte Bondone, che sarà reso più facile dopo la costruzione del nuovo impianto a fune, è visto come un ulteriore elemento positivo che potrebbe generare ulteriori sinergie turistico-culturali, collegando il MUSE e i nuovi spazi attorno al Palazzo delle Albere con il giardino botanico alpino alle Viote.

7 Rapporto con il fiume

Durante i laboratori incrementali è emersa fortemente la richiesta di ristabilire un rapporto diretto della città con il suo fiume, come avviene ai Prati del Talvera a Bolzano o a Merano con le Terrazze sul Passirio. Pur con tutte le difficoltà date dalle caratteristiche idrauliche del tracciato dell'Adige, dovute al fatto che durante le ondate di piena il fiume non ha spazio dove espandersi e che la velocità dell'acqua è elevata, si ipotizza la creazione di allargamenti delle sponde e di affacci in punti opportuni. Questo consentirebbe di creare nuovi spazi di relazione affacciati sul fiume dove organizzare eventi all'aperto, cinema, rappresentazioni teatrali sul modello di quanto fatto all'adiacente parco Fratelli Michelin. Questo ed eventuali altri allargamenti realizzati mediante piazze verdi a parziale copertura dell'Adigetto dovrebbero essere adibiti a spazi per passeggiare e per la sosta, anche migliorando la fruizione delle sponde, oggi delegata a una pista ciclo-pedonale di sezione non sufficiente.











Scenari Urbani Partecipati
per l'Ecologia e la Rigenerazione

www.supertrento.it