

SUPERTRENTO



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

Coinvolge numerose persone e uffici e in particolare è promosso dal **Progetto Mobilità e Rigenerazione Urbana**, dal **Servizio Cultura, Turismo e Politiche Giovanili**, dal **Servizio Urbanistica** e dal **Servizio Gabinetto e Pubbliche Relazioni**.

Si ringraziano tutte le persone, le organizzazioni, gli enti e le istituzioni che a vario titolo hanno collaborato alla realizzazione del percorso.

Dove non diversamente specificato tutte le fotografie sono di Nicola Cagol.

Indice

Premessa 06

Informati
Introduzioni 18

Informati Immagina Partecipa
Incontri tematici 48

1. Mobilità, connessioni, intermodalità 50

2. Casa, lavoro, impresa 96

3. Movimento, stili di vita, benessere 140

4. Welfare, cultura, creatività 178

Immagina Partecipa
Attività Collaterali 220

Esplorazioni Urbane 222

Laboratori per le scuole 238

World Café / Dip. di Sociologia 244

Super Sondaggio 246

Partecipa
Laboratori Incrementali 250

Linee Guida 274

Premessa

Comunità e partecipazione

Franco Ianeselli
Sindaco di Trento

Quando abbiamo dato avvio al percorso partecipato SUPERTRENTO, forse non avevamo piena consapevolezza della quantità di energie, di impegno, di interlocuzioni, di domande, di proposte, di suggestioni, che avremmo messo in moto. La risposta della comunità alla nostra sollecitazione è stata veramente importante e articolata anche perché si è espressa con modalità molto differenti.

Ci sono stati i laboratori e gli incontri all'ex Atesina, perfetta e suggestiva sede per affrontare il tema della rigenerazione urbana, ma ci sono stati anche gli incontri preparatori con tutti i potenziali portatori di interesse, svolti in forma collettiva e anche singola; ci sono stati gli incontri con i rappresentanti delle associazioni, con la consulta degli studenti, con le Circoscrizioni, con tutti i Servizi comunali e con moltissimi Servizi provinciali, con le società pubbliche; ci sono stati gli interventi nelle scuole medie superiori e all'Università, nei corsi di formazione degli insegnanti; ci sono state anche le esplorazioni urbane che hanno coinvolto un pubblico molto variegato formato da singoli e da famiglie; ci sono state le decine di migliaia di contatti sui social: sia il sito internet che la pagina Instagram hanno raccolto un numero decisamente insperato di visitatori considerate le complesse e impegnative tematiche affrontate.

Insomma crediamo di poter dire che attorno al percorso SUPERTRENTO si è aggregata una vera "comunità dialogante" che, come riportato nello slogan dell'iniziativa, si è "informata", ha provato a "immaginare", soprattutto ha "partecipato".

Fin dall'inizio avevamo pensato che il valore di questo percorso sarebbe stato duplice: da un lato la definizione delle linee guida per indirizzare le successive progettazioni tecniche per la prefigurazione di quello che potrà essere l'areale ferroviario nella prospettiva dell'interramento della ferrovia, dall'altro il percorso in sé, l'occasione per la comunità di dialogare con se stessa, di confrontarsi di condividere opinioni e buone pratiche, e così è stato. Costruire occasioni in cui la comunità ritrova la capacità e la possibilità di progettare il proprio futuro, di confrontarsi con esperienze diverse e, anche a partire da esse, riflettere e coniugare le diverse idee di città è stato l'ulteriore valore aggiunto del percorso.

L'importanza di questo percorso è stata colta anche dagli organizzatori del festival "Future4cities" che si è tenuto a Base Milano nell'ottobre scorso e che tra 371 progetti presentati di cui 92 nella categoria "Rigenerazione urbana" hanno premiato in questa categoria proprio SUPERTRENTO come "progetto che è riuscito a coniugare il futuro della città con un percorso partecipativo che ha coinvolto comunità e amministrazione in maniera sostenibile ed inclusiva, in piena linea con il *Green Deal* europeo». Questo premio, di rilevanza nazionale, ci ha dato una enorme soddisfazione convincendoci di aver intrapreso la strada giusta.

Sì, la strada della partecipazione è quella giusta, da Sindaco ne sono convinto, soprattutto quando gli interventi sono così pervasivi per l'intera città come quello dell'interramento della ferrovia; per i

progetti di competenza comunale ritengo di poter dire che sarà la modalità da privilegiare.

In conclusione voglio ringraziare la squadra che ha creato e coordinato l'intero percorso formata da rappresentanti di diversi Servizi interni all'Amministrazione e dalla Cooperativa Campomarzio che si è rivelata illuminante in ogni suo passaggio. Voglio però ringraziare anche la squadra di Giunta che ha colto da subito il valore trasversale di questa iniziativa impegnandosi nell'accompagnarla e sostenerla.

L'evoluzione del progetto integrato

Ezio Facchin

Assessore alla Mobilità e Rigenerazione urbana

SUPERTRENTO ha dato voce alla comunità per delineare quella che potrà essere la città del futuro nella prospettiva del recupero del grande progetto di riqualificazione urbanistica proposto ancora da Joan Busquets all'inizio degli anni 2000 ovvero l'interramento del tratto cittadino della ferrovia. SUPERTRENTO ha definito quindi i contenuti di uno dei tasselli fondamentali del cosiddetto "Progetto integrato", condiviso con Provincia e Rete Ferroviaria Italiana già nel 2018 e 2019, che prevede l'integrazione del progetto di interramento con i progetti della circonvallazione ferroviaria e dell'asse portante del sistema di trasporto pubblico nella tratta nord-sud.

Gli esiti del percorso sono le linee guida per lo sviluppo urbanistico dell'areale ferroviario liberato dai binari ma sono anche la base dello sviluppo tecnico ingegneristico del progetto di interramento, come concordato e sottoscritto da Rete Ferroviaria Italiana, FS Sistemi Urbani, Provincia di Trento e Comune con il protocollo siglato il 1 febbraio 2024.

SUPERTRENTO ha affrontato la complessità della città con una metodologia rigorosa partendo da una fase informativa e di condivisione delle progettualità in atto sia a livello locale che nazionale per arrivare progressivamente al confronto diretto sulle aspettative e criticità che lo sviluppo progettuale dell'areale ferroviario, che sarà affidato a concorsi di progettazione, dovrà affrontare.

Sono emersi moltissimi aspetti decisivi per il futuro della città. Tra questi il tema della mobilità ha

pervaso una parte significativa delle discussioni partecipate. Le richieste prioritarie riguardano la semplificazione della accessibilità alla città, la fruibilità per chiunque, la permeabilità degli spazi, la ricucitura delle relazioni tra parti della città oggi separate. Questa visione ha sempre avuto come primario riferimento il concetto di mobilità declinato nel progetto pedonale, ciclabile e di trasporto pubblico, ovvero sistemi inclusivi, che possano garantire l'appropriazione da parte dell'intera comunità dei nuovi spazi urbani di cui la città potrà dotarsi, in sintonia e continuità con i principi ispiratori del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile che il Consiglio comunale ha approvato nel febbraio del 2023.

Un patrimonio di idee per l'intera città

Monica Baggia

Assessora all'Urbanistica

SUPERTRENTO aveva come obiettivo la definizione delle linee guida per la progettazione dell'areale ferroviario liberato dai binari. Oggi, alla sua conclusione, possiamo dire che è stato di più e altro: innanzitutto una ricchissima e articolata riflessione della città sulla città, sul senso stesso di città, sulle sue prerogative, sulle sue ambizioni, sulle sue aspettative.

È emersa la richiesta di una maggiore qualità dello spazio pubblico che torni a svolgere le sue funzioni storiche di spazio delle relazioni, la richiesta di un edificio che dialoghi strettamente con lo spazio pubblico per ricostituire l'insuperata qualità del tessuto urbano delle città storiche, la richiesta di una mescolanza funzionale che corrisponda al ruolo precipuo della città quale luogo dell'incontro e dello scambio.

Le idee e le riflessioni scaturite da SUPERTRENTO costituiscono un patrimonio preziosissimo non solo per l'areale ferroviario ma per l'impostazione urbanistica generale della Trento del futuro.

Un dibattito inter-generazionale per definire la città del futuro.

Elisabetta Bozzarelli

Vicesindaca e Assessora alla Cultura, Turismo e Politiche giovanili

SUPERTRENTO è stata anche l'occasione per far dialogare generazioni diverse. Gli studenti universitari, risorsa inestimabile per garantire una più ricca vivibilità sociale a una città che progressivamente invecchia, hanno partecipato attivamente ai laboratori pubblici contribuendo a delineare quell'orizzonte di senso che SUPERTRENTO perseguiva. Ma SUPERTRENTO è anche entrata nell'Università interagendo con i corsi curricolari del Dipartimento di Sociologia, così come è entrata nelle scuole medie superiori della città partecipando alle assemblee degli studenti e ha sostenuto lo svolgimento di laboratori formativi per gli insegnanti. Il risultato è stato confronto, scambio di informazioni, messa in luce di una variegata serie di diverse chiavi di lettura di una stessa città. Il risultato è stato l'incontro propositivo delle differenze che è la linfa vitale di ogni città.

Ma SUPERTRENTO è stata anche l'occasione per affrontare l'idea di una rigenerazione urbana su base culturale tramite le testimonianze di esperienze di nuovi spazi culturali che hanno arricchito se non trasformato positivamente interi quartieri delle città. La cultura è una delle leve più belle e potenti come emerge anche da una delle definizioni di biblioteca riportata nel laboratorio su Welfare, cultura, creatività: *"Le biblioteche sono creatrici di comunità, raggiungono in modo proattivo nuovi pubblici e utilizzano un ascolto efficace per sostenere la progettazione di servizi che soddisfino le esigenze locali e contribuiscano a migliorare la qualità della vita."* (dal Manifesto IFLA-UNESCO)

Una città attenta all'ambiente e ai cambiamenti climatici

Giulia Casonato

Assessora alla Sostenibilità e Transizione ecologica

Dal percorso SUPERTRENTO è emersa con assoluta evidenza la necessità che la città rielabori il proprio rapporto con la naturalità. La città non è natura ma non può prescindere se ambisce a una effettiva qualità di vita soprattutto in un'epoca come la nostra in cui la prima emergenza è quella di trovare le giuste modalità per riuscire ad adattarsi alla crisi climatica in atto. Contrasto alle isole di calore, gestione delle acque, sostegno e difesa della biodiversità ma anche produzione agricola e facilitazione della socialità a cui possono dare luogo gli orti urbani, sono alcuni dei principi sempre richiamati nel dibattito svolto che assumono un valore generale e che quindi dovranno ispirare gli interventi futuri non solo per l'areale ferroviario liberato dai binari ma anche per l'intero nostro territorio.

Il principio della progettazione rigenerativa

Italo Gilmozzi

Assessore ai Lavori pubblici

I nuovi interventi sulla città e sul territorio non possono più accontentarsi di minimizzare gli impatti negativi sull'ambiente ma devono ambire a dare un contributo attivo all'ambiente anche attraverso le trasformazioni architettoniche. Questo è uno dei principi emersi dal percorso SUPERTRENTO che la comunità ci chiede di perseguire. Una sfida complessa e difficile ma assolutamente necessaria per garantire qualità alla nostra città e per onorare la responsabilità che dobbiamo assumerci nei confronti delle generazioni future.

Incontro, inclusione e scambio culturale, sociale, intergenerazionale

Alberto Pedrotti

Assessore al Welfare e Coesione sociale

Se la città è il luogo deputato ad accogliere e fare interagire funzioni diverse come quella residenziale, produttiva, commerciale, educativa, amministrativa, di cura, ecc., SUPERTRENTO ha chiesto che la mescolanza auspicata non sia solo quella funzionale ma anche quella culturale, sociale, generazionale. Dare luogo a queste mescolanze significa dare luogo all'inclusione. Per questo SUPERTRENTO ha chiesto luoghi di incontro a bassa soglia, luoghi non preordinati a specifiche attività ma aperti a utilizzi diversi, luoghi non conclusi ma, proprio nella loro indefinitezza, pronti ad affrontare il cambiamento continuo che accompagna fisiologicamente la vita di ogni città.

Spazi sportivi e sostegno alla socialità

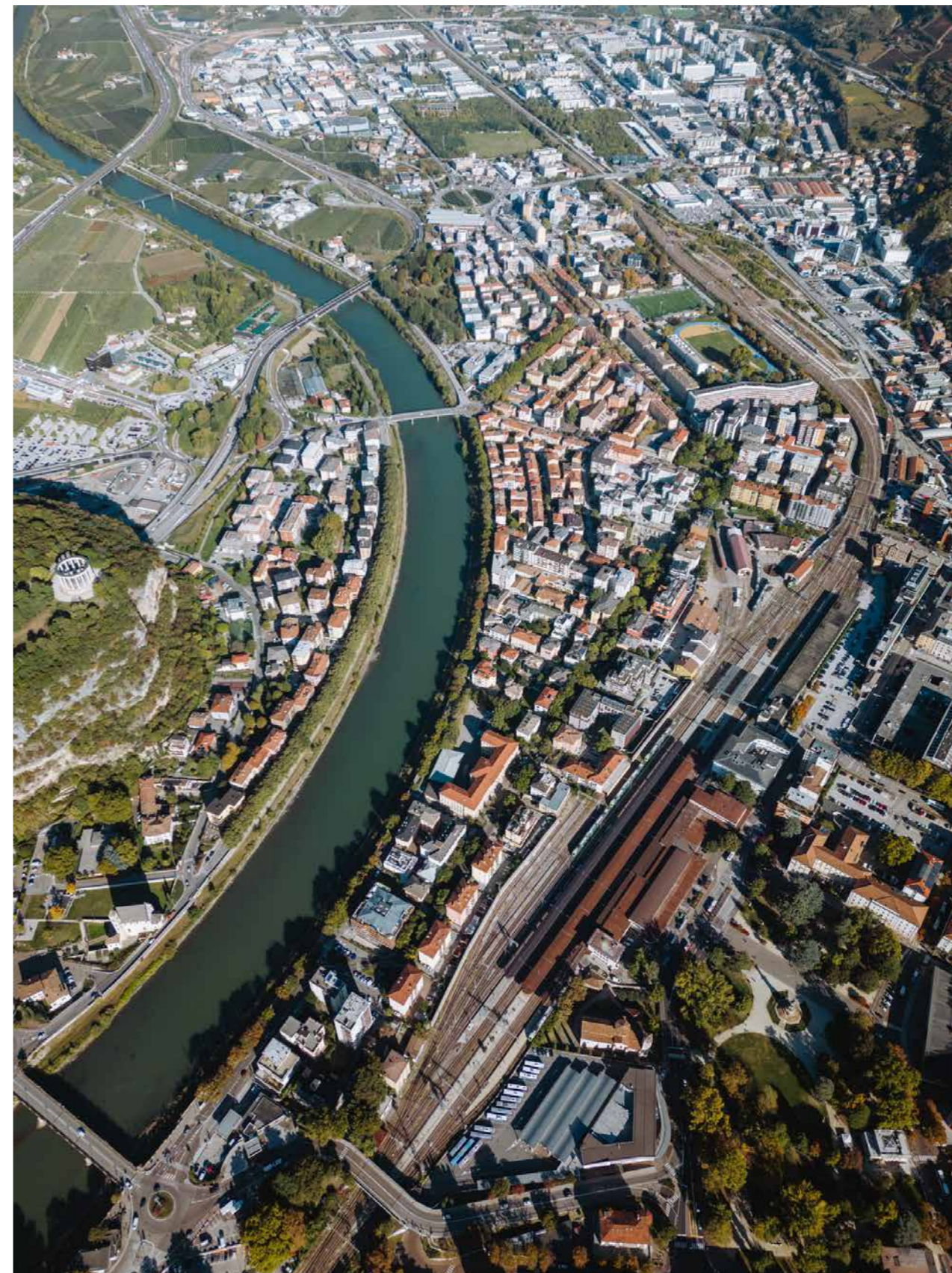
Salvatore Panetta

Assessore allo Sport e Sani stili di vita

In una città come la nostra pur caratterizzata da un altissimo standard nella dotazione di strutture sportive, il dibattito di SUPERTRENTO ha comunque rilevato la necessità di una maggiore offerta di spazi per l'attività sportiva. La richiesta non è però rivolta a spazi per attività agonistiche ma principalmente per il benessere fisico e per la cura di uno stile di vita sano. Come per strade, piazze, parchi, la richiesta è quella di strutture aperte, accessibili, fruibili da chiunque, dove l'attività sportiva possa creare anche le condizioni per facilitare la socialità.

Stili di vita sani correlati a un principio di rinnovata socialità sono il presupposto per una città bellissima.

➤ Areale della linea ferroviaria del Brennero visto verso nord.
In alto a destra l'ex scalo merci Filzi e in basso l'areale della Stazione.



Introduzioni

Il percorso SUPERTRENTO e l'interramento

SUPERTRENTO è un percorso partecipato che l'Amministrazione comunale ha inteso intraprendere per ragionare insieme alla comunità su cosa potrà diventare l'areale ferroviario nella prospettiva dell'interramento del tratto cittadino della ferrovia. In questi ultimi due anni il dibattito si è concentrato sul progetto di Rete Ferroviaria Italiana per la circonvallazione ferroviaria di Trento per le merci e durante questo periodo si sono spesso confusi i due progetti. È importante precisare che se i due progetti sono collegati è perché uno, quello della circonvallazione, abilita l'altro, si tratta però di progetti distinti, con origini e obiettivi diversi.

La circonvallazione ferroviaria per le merci è un tassello del progetto di potenziamento del corridoio del Brennero, a sua volta parte di quel grande disegno della rete dei corridoi europei pensato per collegare i territori dell'Unione e risolvere le criticità che limitano il transito di persone e merci. Il nostro territorio è interessato dal corridoio Scandinavo/Mediterraneo che è il più lungo della rete. Lungo questo corridoio l'intervento principale è il Tunnel di base del Brennero. La circonvallazione ferroviaria di Trento quale tassello del disegno europeo è sostenuta e finanziata dallo Stato italiano e si sviluppa lungo un tracciato definito dalla Provincia di Trento nel 2009. In questo contesto quello che ha potuto e voluto fare il Comune di Trento è stato porre le condizioni perché le ricadute di questo grande progetto potessero essere le più favorevoli per la città a partire proprio dal recupero dell'idea dell'interramento del tratto cittadino della ferrovia. Questo infatti è un progetto del Comune che risale all'inizio degli anni 2000 in occasione di una variante allo strumento urbanistico comunale (PRG 2001) di cui consulente era l'architetto spagnolo Joan Busquets.

È dalla lettura dello sviluppo storico della città che nasce l'idea dell'interramento del tratto storico della linea ferroviaria realizzando al suo posto un "boulevard" dalle forti valenze urbane, per la ricucitura ur-

banistica e la valorizzazione del patrimonio storico e architettonico della città. Un'opera che tendeva a risarcire almeno parzialmente Trento per la perdita del rapporto con il suo fiume rettificato e distanziato dalla città nella seconda metà dell'800 anche per fare spazio alla realizzazione della ferrovia.

Trento infatti fino alla metà del XIX secolo aveva sostanzialmente conservato la forma e la struttura dei secoli precedenti. Era una città compatta, lambita nella parte nord da un'ansa del fiume Adige e circondata sugli altri lati da una cinta muraria. Al di là del fiume c'era solo la badia di San Lorenzo collegata alla città nei pressi di Torre Vanga dall'unico ponte sul fiume. A partire dal 1850 circa una serie di grandi opere, prime fra tutte la rettifica del fiume Adige e la realizzazione della ferrovia a cui si aggiunge la progressiva demolizione della cinta muraria, imprimono una profonda e rapida trasformazione della città che si sta aprendo al futuro.

La corsa verso il futuro ha però sacrificato alcuni riferimenti storici che difficilmente potranno essere recuperati. In particolare la città ha perso quel rapporto con il suo fiume che la visione di Busquets tende a recuperare tramite l'interramento della ferrovia.

C'è però un problema di fondo che condiziona pesantemente lo sviluppo del progetto Busquets. L'interramento si sarebbe dovuto realizzare mantenendo in funzione la linea ferroviaria. Le ipotesi di intervento presupponevano di intervenire per parti, prima su un binario, mentre sull'altro i treni avrebbero continuato a transitare, e poi, interrato il primo e deviando su questo l'intero traffico ferroviario, si sarebbe intervenuti sul secondo. Un'ipotesi estremamente complessa, che presupponeva necessariamente tempi lunghissimi e conseguenti costi elevatissimi. Per questi motivi l'idea dell'interramento, pur avendo affascinato la comunità, è rimasta per molti anni congelata.

È negli anni immediatamente successivi all'approvazione della Variante al PRG 2001 che si comincia-

no a sviluppare da parte di RFI i progetti delle tratte di accesso sud al tunnel di base del Brennero compresa la circonvallazione di Trento e Rovereto.

A partire dal 2014 d'intesa con la Provincia di Trento e con l'allora Commissario Straordinario di Governo è stata avviata una rivisitazione del progetto. È in questa fase che comincia a prendere corpo l'idea di integrare il progetto ferroviario con i progetti di riqualificazione urbana e della mobilità per la città di Trento.

Trovando infatti modo di realizzare una stazione temporanea nel punto di congiunzione tra la nuova galleria per le merci e la linea storica e raccordando le quote dei binari delle due linee, la galleria merci potrebbe essere utilizzata temporaneamente anche per il passaggio dei treni passeggeri; in questo modo il tratto della linea storica che attraversa la città verrebbe completamente sgravato dal passaggio dei treni rendendo molto più semplice ed economico il suo interrimento.

Nasce così l'ipotesi del "Progetto integrato" avvalorato dalla sottoscrizione nel 2018 (e atto aggiuntivo del 2019) di uno specifico protocollo di intesa tra RFI, Provincia e Comune di Trento. Conseguentemente agli accordi sottoscritti, il progetto della circonvallazione ferroviaria è stato sviluppato coerentemente con la prospettiva dell'interramento ponendo le condizioni per la sua concreta realizzabilità.

La parte dell'areale ferroviario che potrà essere liberata dai binari va da via Madruzzo e quindi dal Palazzo delle Albere a sud fino all'ex Scalo Filzi a nord, più o meno all'altezza del Campo di atletica Covi-Postal.

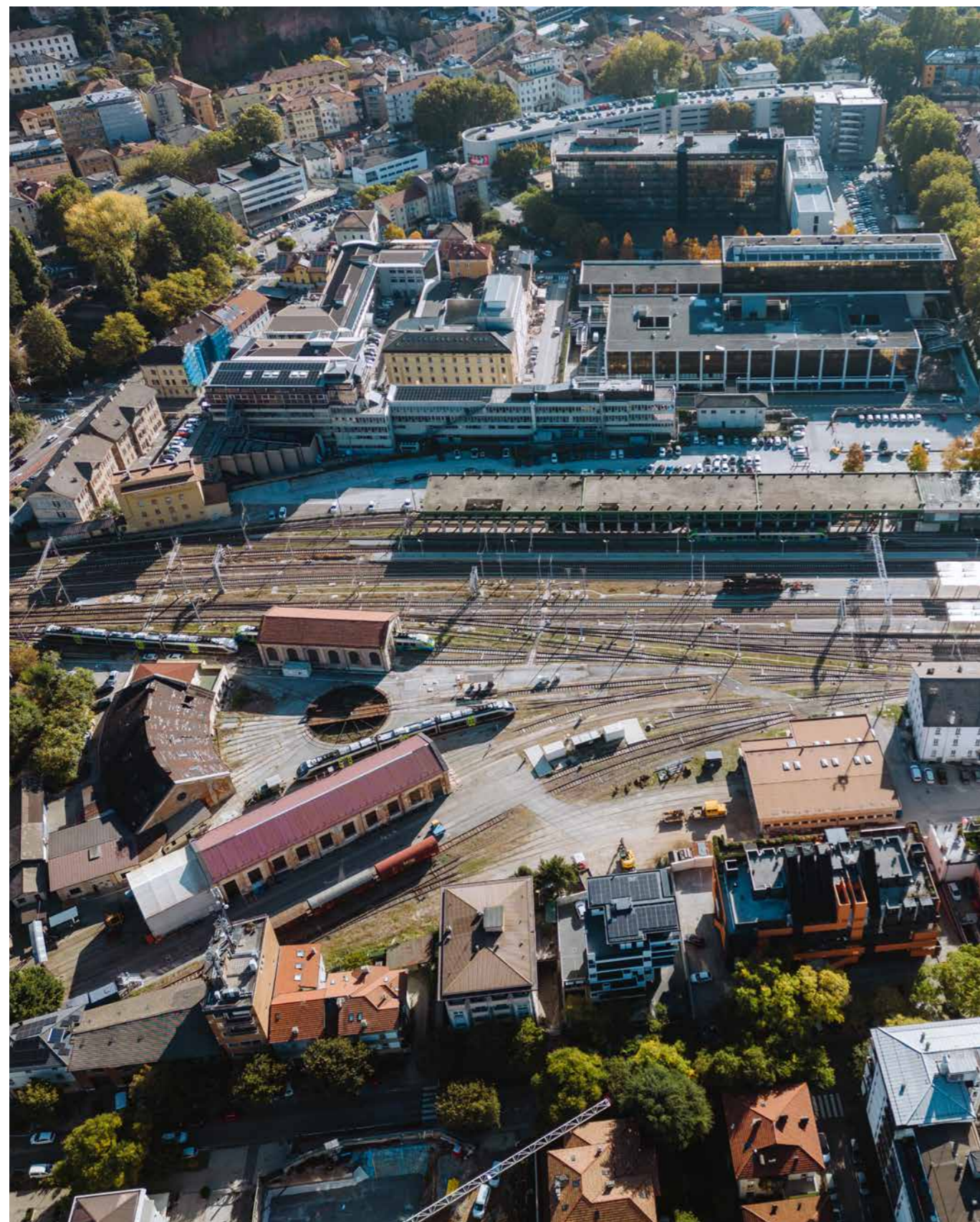
Scorrendo idealmente questo tratto e immaginandolo trasformato grazie all'interramento, si intuisce immediatamente l'enorme potenzialità del progetto sia per il possibile ridisegno dell'areale ferroviario liberato dai binari, sia per la valorizzazione di tutte le aree limitrofe.

È per questa grande potenzialità, così decisiva per attivare un processo di rigenerazione dell'intera

città, che l'Amministrazione ha inteso affrontare il processo di costruzione del progetto di trasformazione nel modo più partecipato possibile. Se lo sviluppo tecnico delle previsioni sarà affidato a uno o più concorsi di progettazione, il definire cosa la comunità si aspetta da questo progetto non può che essere affrontato e discusso direttamente la stessa comunità.

Questo l'obiettivo di SUPERTRENTO: definire insieme quali sono le aspettative, le speranze, i sogni ma anche le criticità della nostra città e decidere insieme cosa di questo potrà essere posto alla base delle future progettazioni. In altre parole definire le "linee guida" per i futuri concorsi di progettazione.

Informati. Immagina. Partecipa



La città, nel suo insieme di norme, comportamenti, comunità, politiche e sistemi di governo è rimasto, fino al Ventesimo secolo un sistema semplice, nel quale chi sta ai vertici decide il futuro e chi esegue le strategie riproduce esattamente ciò che è stato stabilito o comunque qualcosa di molto simile. Questo sistema-città evolve, dal Ventunesimo secolo, in un ecosistema caratterizzato dalla complessità. E in un sistema complesso quando chi sta ai vertici decide A l'esito può essere B, C, D, molto probabilmente non A. In un sistema complesso infatti, nessuno ha il potere di orientare da solo l'esito di una strategia o di un progetto. In un sistema complesso l'esito dipende dalla capacità di tutti gli attori coinvolti di trasformare il proprio punto di vista in un pensiero accessibile, di partecipare al dialogo per costruire una base comune a tutti a partire dalla quale si possa aprire il confronto. La differenza tra il vivere e il prendere decisioni in un sistema semplice o in uno complesso è di per sé lineare: in un sistema semplice quando emerge un problema, un'opportunità o, come accaduto molte volte anche nel passato di Trento, c'è una nuova parte di città da pensare, vengono chiamati i tecnici deputati e viene chiesto loro di intervenire. I professionisti chiamati intervengono sul problema pensando e proponendo la migliore soluzione. Abbiamo costruito le città per secoli in questo modo e sono le città in cui viviamo ma è oggi sotto gli occhi di tutti che questo modo di costruirle non funziona più.

Non funziona perché il problema, la questione da risolvere, la nuova parte di città da rigenerare non è più un tema semplice ma è una questione complessa e di conseguenza non è più una problematica che si può affrontare con un sapere verticale ma occorre un'intelligenza collettiva perché non è UN tema, UNA situazione ma è una MOLTITUDINE di temi, di situazioni, di aspettative che si intrecciano. E allora per intervenire occorre che i saperi di tutti siano messi in rete perché occorre non partire dalla soluzione ma da come guardiamo al problema. Occorre

partire dalla costruzione di un'idea di futuro prima che dalla costruzione di un'infrastruttura futuribile. Occorre, in altre parole, partire dalla capacità di stare in un processo di confronto orizzontale che è innanzitutto un confronto tra le componenti economiche, culturali, sociali, tecnologiche che costituiscono una città. Perché la complessità la affrontiamo con infrastrutture che si adattano anzi, ancor più... che dialogano con la società. Il contrario, ossia adattare la società al costruito, non funziona più. Il ruolo di SUPERTRENTO è dunque duplice: da un lato costruire e facilitare un processo e un percorso che sappiano far diventare la città un tema di tutti. Dall'altro provare a costruire uno spazio in cui i saperi e le competenze di tutte e tutti vengono messe a disposizione della comunità per dare modo a ognuno/a di informarsi, crearsi un'immagine o un pensiero e partecipare al confronto sentendosi adatto/a.

Il percorso di rigenerazione, di cui SUPERTRENTO è parte, arriva da lontano in quanto prende avvio nel 2001 quando l'idea dell'interramento del tratto cittadino della ferrovia viene formalizzata all'interno del Piano Regolatore della città a seguito del lavoro dell'architetto catalano Joan Busquets. È un percorso con orizzonti lunghi le cui tempistiche immaginate collocano il punto di arrivo nel 2035.

L'obiettivo principale di questo lungo percorso è quello di rigenerare ossia di generare di nuovo, ricostruire, rendere di nuovo efficiente una parte di città e per riuscire nel raggiungere tale scopo, come ogni processo di rigenerazione, anche quello che coinvolge la città di Trento richiede siano presenti e rimangano costanti nel tempo tre elementi: l'iniziativa, l'immaginazione e il cambiamento.

L'amministrazione comunale già nel 2001 ha dunque preso l'iniziativa, individuando aree di intervento e strumenti che possano favorire una rigenerazione complessiva del tessuto urbano. Tale iniziativa si è poi rinnovata nel 2022 quando la stessa ammini-

strazione ha inteso avviare SUPERTRENTO, un percorso di un anno strutturato per immaginare la città del futuro e coinvolgere la cittadinanza nel definirne le linee guida progettuali. Proprio la definizione di queste linee guida e la creazione di una comunità di cittadini e cittadine che possano prendersi cura della loro attuazione è il nodo di un percorso che vuole generare un cambiamento.

SUPERTRENTO non è un dunque un progetto già disegnato di come vogliamo diventi la città tra cinque, dieci, quindici anni. È un processo pensato e strutturato per produrre le linee guida che saranno alla base dei futuri concorsi di progettazione dei masterplan dell'areale ferroviario ossia produrre un documento che attraverso la descrizione testuale, grafica e visiva riporti quelle che sono le aspettative, i vincoli, i bisogni e gli scenari che emergeranno dal confronto con la comunità.

SUPERTRENTO ha avuto la durata di un anno ed è stato articolato in più tappe. Ha previsto, da gennaio 2023, il coinvolgimento puntuale di ogni organizzazione e persona che ha voluto prendere parte al progetto (cittadini e cittadine interessati al futuro della città, enti del terzo settore, comitati, associazioni di categoria, imprese, organizzazioni, enti e istituzioni...).

Ha organizzato, nei mesi di maggio e giugno, incontri tematici aperti dedicati all'analisi dello stato attuale, alla mappatura dei progetti e delle aspettative, al confronto con altre esperienze.

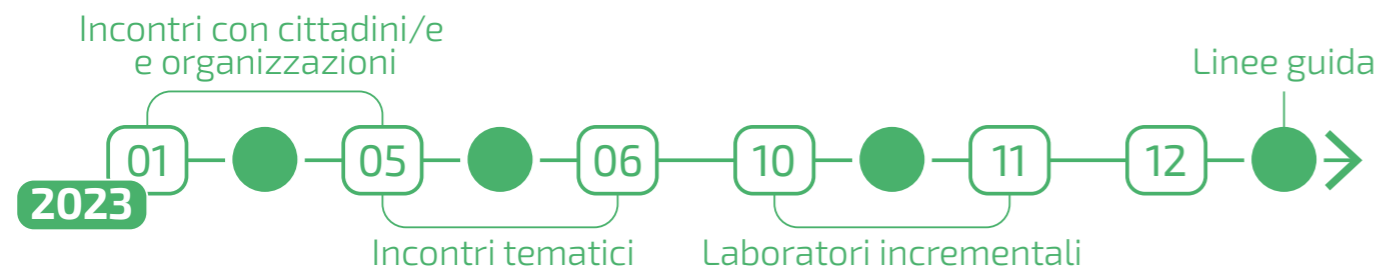
Ha facilitato, nei mesi di settembre, ottobre e novembre, laboratori incrementali di co-progettazione di nuovi scenari urbani e delle Linee Guida

che faranno da base per le future fasi di pianificazione dell'area liberata dai binari.

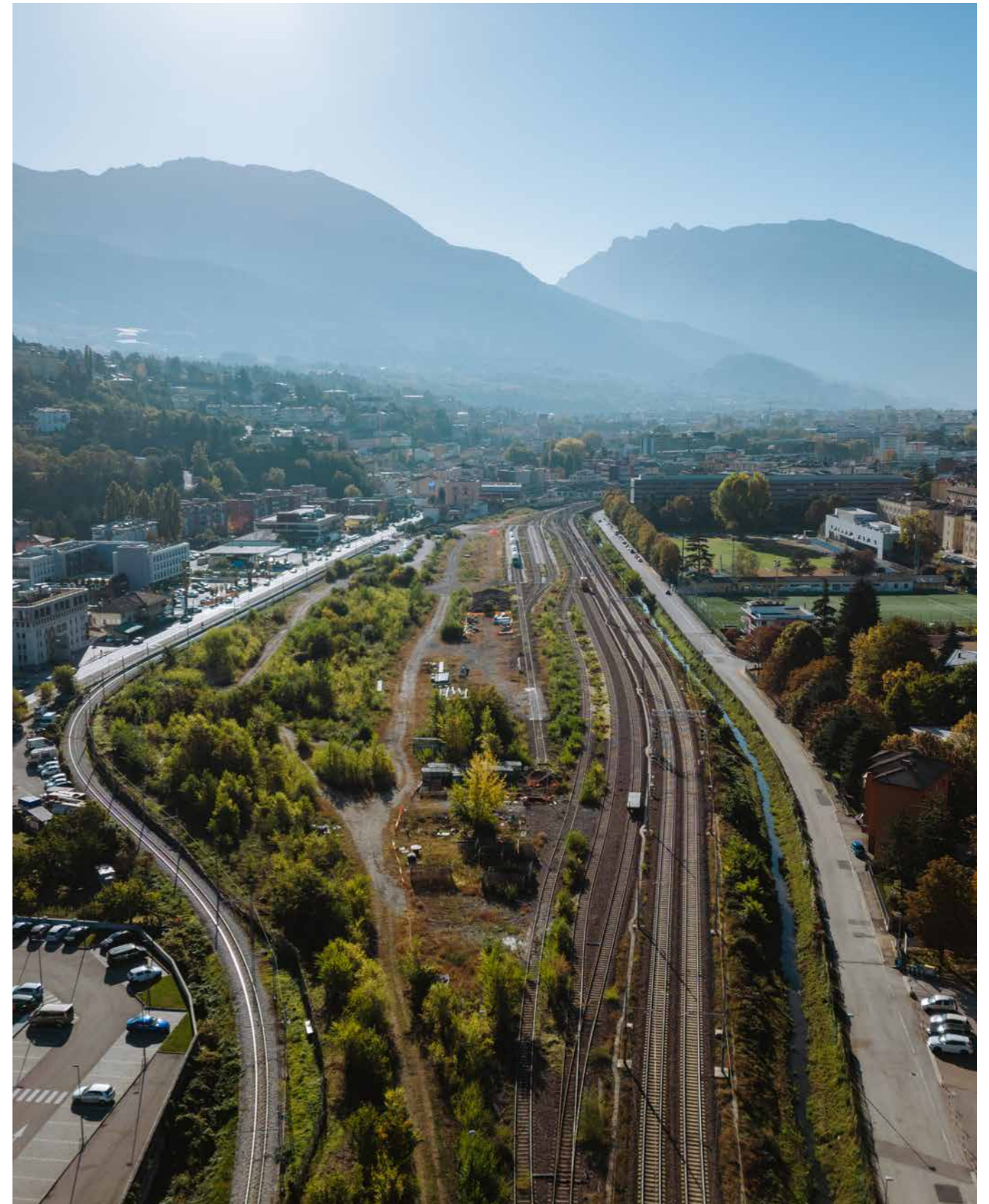
Ha incentivato la realizzazione di attività collaterali allo scopo di attirare l'attenzione su alcuni spazi e zone della città.

Ha utilizzato il sito internet www.supertrento.it, la stampa, la pagina instagram @super_trento e la pagina Facebook istituzionale del Comune di Trento per informare, comunicare e coinvolgere ogni persona. SUPERTRENTO è un percorso pensato per rendere accessibili contenuti complicati, facilitare lo sviluppo di nuove prospettive e mediare il confronto tra punti di vista diversi.

SUPERTRENTO è un percorso di progettazione collaborativa che riconosce a chiunque partecipi ruoli e responsabilità.



» Areale della linea ferroviaria del Brennero visto verso sud. Vista dell'ex scalo merci Filzi.





↳ Franz Hogenberg, Pianta prospettica di Trento, dal III volume dell'atlante Civitates orbis terrarum, Colonia, 1588.

Trento tra città, fiume e ferrovia: la rivoluzione di metà Ottocento

È avvenuto tutto molto rapidamente: la più grande trasformazione urbanistica della città di Trento, dalla sua fondazione all'epoca moderna, si è concretizzata nell'arco di alcuni decenni nella seconda metà dell'Ottocento come effetto della costruzione della ferrovia del Brennero e della concomitante rettifica del fiume Adige.

Fino a quel momento il nucleo antico della città aveva mantenuto sostanzialmente lo stesso assetto urbano per quasi duemila anni. Tra il *municipium* della *Tridentum* romana e la Trento premoderna di inizi Ottocento possiamo riscontrare una forte continuità morfologica alterata soltanto da lente modificazioni incrementali: le mura quadrangolari romane sono state sostituite dalla cerchia di mura duecentesche a forma di cuore, il fitto reticolo della griglia viaria romana si è progressivamente modificato diventando una rete di strade sinuose e di vicoli intricati, ma l'assetto dell'antico agglomerato urbano, affacciato sul fiume Adige e circondato da campi coltivati, è rimasto inalterato attraverso i secoli senza grandi trasformazioni.

La Trento moderna che conosciamo, una città formalmente e socialmente del tutto diversa da quella antica e medievale, è nata e si è sviluppata in pochissimo tempo proprio a partire dalle trasformazioni economiche, infrastrutturali ed urbanistiche avviate con l'arrivo della ferrovia e con il "distacco forzato" dal fiume Adige.

A distanza di poco più di un secolo e mezzo da questa vera e propria rivoluzione urbanistica, negli anni più recenti si stanno nuovamente ponendo, per la città di Trento, le condizioni per la realizzazione di interventi di trasformazione che per impatto rigenerativo e per capacità trasformativa potrebbero trovare un precedente storico soltanto negli eventi ottocenteschi. La costruzione, ormai in fase di esecuzione, del bypass merci per il quadruplicamento* della ferrovia del Brennero e il possibile interrimento della ferrovia storica per ricucire la città con il suo fiume rappresentano complesse e delicate operazioni infrastrutturali, che verranno realizzate sul tessuto urbano esistente e che andranno ad incidere su quegli stessi elementi che hanno determinato la nascita e la costruzione della Trento moderna. Studiare le premesse e gli esiti della trasformazione ottocentesca diventa pertanto necessario non soltanto per comprenderne meglio il rapporto tra la città, il fiume e la ferrovia, ma anche per analizzare le ricadute delle trasformazioni urbanistiche che si sono già compiute e per valutare, a distanza di molti decenni, cosa ha funzionato e cosa invece è rimasto irrisolto.

Trento tra città, fiume e ferrovia: la rivoluzione di metà Ottocento

Osservando la mappa catastale napoleonica di Trento del 1813, possiamo renderci conto di come potesse apparire la città prima dell'avvento della ferrovia: il tessuto urbano rimane ancora confinato nel perimetro a semicerchio delle mura Vanghiane (corrispondenti all'ambito dell'attuale centro storico) mentre il rapporto tra le due sponde del fiume è limitato al ponte di San Lorenzo, l'unico sistema di attraversamento presente nel tratto urbano dell'Adige.

Dopo i repentini cambi di governo occorsi in Trentino agli inizi dell'Ottocento, che vedono la successione di tre governi francesi e due austriaci, la prima metà del diciannovesimo secolo vede un progressivo arroccamento e irrigidimento della struttura urbana, che viene progressivamente militarizzata e trasformata in una "città caserma" dal governo austriaco in ottica difensiva.

↳ B. Salomoni et. al. Mappa originale di Trents (sic), Frazione del Comune di Trento, Cantone e Distretto di Trento, Dipartimento dell'Alto Adige, particolare, 1813, ©Biblioteca Comunale di Trento, Archivio Storico.



* ➔ cfr. Glossario, Incontri tematici 1. Mobilità, connessioni, intermodalità

L'immobilismo sociale ed economico della città di questo periodo si ritrova anche nel suo assetto insediativo e produttivo, che si regge principalmente ancora sull'agricoltura e sul commercio fluviale lungo l'Adige, il quale però, già in questi anni, dà i primi segni di progressivo declino.

La ricostruzione del ponte di San Lorenzo del 1835 per il suo potenziamento a favore della via commerciale verso il lago di Garda rappresenta infatti un segnale emblematico dell'inevitabile incremento del trasporto via terra, a scapito di quello fluviale.

L'estensione verso sud della nascente rete ferroviaria viene promossa dalla monarchia asburgica per collegare i diversi possedimenti al di là della catena delle Alpi. Il tracciato della linea Verona - Bolzano viene progettato a partire dal 1850 da Luigi Negrelli, ingegnere funzionario originario del Primiero, che ha lavorato come ispettore generale delle ferrovie dell'Impero Austro Ungarico per poi dedicarsi all'impresa del Canale di Suez.

L'arrivo della nuova "strada ferrata", che vediamo rappresentata come una semplice linea tracciata sulla carta dall'ingegnere comunale Carlo Caminada nel 1851, non rappresenta soltanto una questione infrastrutturale e trasportistica. L'arrivo della ferrovia e la contestuale demolizione della cerchia muraria determinano la necessità di immaginare un coerente piano di sviluppo urbano, il primo della storia per la città di Trento.

La prima questione dirimente da risolvere, connessa con l'arrivo della ferrovia, è legata al posizionamento della nuova stazione, sulla base del quale dovrà essere poi orientata la futura espansione del tessuto edilizio. Caminada elabora inizialmente tre ipotesi per il nuovo "asse della stazione": uno come prosecuzione dell'attuale Via Roma (A), un secondo in asse con il Duomo e Via Verdi (B), l'ultimo come estensione di Via Santissima Trinità (C). L'ipotesi più promettente appare inizialmente quella orientata verso il Duomo, come si evince dalla relazione di progetto: «[attraverso la demolizione di alcune case] si otterrebbe un nuovo stradone, o corso, largo niente meno che 10 pertiche viennesi, e lungo 178 pertiche; sorto il quale, subito lasciata la stazione, verrebbe a piena vista del forestiero la nostra cattedrale di magnifica architettura». L'attuale Via Verdi viene quindi immaginata come il cardine attorno al quale costruire la nascente Trento moderna.

Vista la perdita del ruolo commerciale e difensivo del fiume Adige, l'Amministrazione asburgica, nello stesso periodo, decide di rettificare il corso per mitigare i rischi delle frequenti inondazioni. Il progetto della ferrovia e la creazione di un nuovo tratto di alveo artificiale si legano quindi all'interno di un progetto unitario di infrastrutturazione a scala territoriale che amplia ulteriormente le possibilità di espansione della città verso l'area delimitata dall'ansa del fiume Adige e chiamata Centa. Questa scelta, ossia la rettifica del fiume, farà propendere per lo spostamento della stazione a nord del nucleo storico.

Come si vede nella mappa realizzata soltanto alcuni decenni più tardi, l'arrivo della ferrovia determina un cambiamento radicale dell'assetto urbano: le mura vengono demolite e la città si apre e si espande nel territorio precedentemente occupato dal fiume Adige. Si potrebbe affermare che in questo breve periodo storico avviene una vera e propria trasfigurazione del nucleo insediativo della città antica, una specie di metamorfosi dalla "crisalide" di un centro urbano chiuso all'interno delle mura difensive alla "farfalla" di una città a forma aperta che è chiamata ad affrontare le sfide della modernità e a interfacciarsi in maniera diretta con il territorio circostante.

Per comprendere al meglio come il carattere della città cambi radicalmente in pochissimo tempo a seguito dell'arrivo della ferrovia, è sufficiente confrontare due rappresentazioni di Torre Vanga, prima e dopo la costruzione delle nuove infrastrutture.

↳ C. Caminada, Pianta della città di Trento e delle sue vicinanze, Trento, 1851/54, ©Biblioteca Comunale di Trento, Archivio Storico. La "mappa Caminada" mostra il tracciato della ferrovia del Brennero e le ipotesi di localizzazione della nuova stazione.



Trento tra città, fiume e ferrovia: la rivoluzione di metà Ottocento

↳ Ufficio Tecnico del Comune di Trento, Pianta della città e dei sobborghi di Trento, Progetto del nuovo quartiere commerciale e industriale in Centa, Trento, particolare, 1891, ©Biblioteca Comunale di Trento, Archivio Storico.



↳ Trento Torre Vanga e l'alveo vecchio dell'Adige, Libreria Comitato Diocesano, Trento, 1908, ©Biblioteca Comunale di Trento, Archivio Storico.



La Trento premoderna di inizi Ottocento è ancora una città medievale concentrata nello spazio delimitato dalle mura, un agglomerato urbano che presenta un tessuto edilizio denso caratterizzato dall'alternanza di palazzi nobiliari e di alloggi informali dal carattere precario. Con l'arrivo della ferrovia la città è forzata ad aprirsi verso l'esterno e a trovare nuove relazioni economiche, culturali e territoriali. Sebbene il nostro spirito romantico potrebbe farci rimpiangere la Trento medievale affacciata sul fiume, dobbiamo considerare che la città premoderna era ancora un ambito urbano e sociale chiuso su sé stesso, in cui poche persone stavano molto bene, mentre i più vivevano in condizioni di precarietà e indigenza. L'arrivo della ferrovia determinò una notevole trasformazione del sistema produttivo e commerciale della città, generando un impulso allo sviluppo economico e una conseguente maggiore possibilità, per tante persone, di affrancamento dalla condizione di povertà e di integrazione.

Come avviene per ogni operazione urbanistica di un certo rilievo, necessariamente esito di un'azione plurale e collettiva, i protagonisti della trasformazione ottocentesca di Trento sono numerosi, ma tra tutti possiamo identificare almeno tre componenti principali: la rappresentanza politica, i tecnici progettisti e gli imprenditori costruttori.

La componente politica può essere rappresentata dalla figura di spicco del podestà Paolo Oss Mazzurana. Nel momento storico in cui le richieste di maggior autonomia politica non vengono concesse dal governo del Tirolo, la città di Trento, attraverso Oss Mazzurana, decide di puntare sulla promozione dello sviluppo economico urbano con un approccio tanto liberale quanto progressista, ossia promuovendo la realizzazione di nuove importanti infrastrutture, potenziando il welfare per i cittadini e migliorando la condizione degli operai. Gli esiti dei suoi tre mandati politici in termini di sviluppo socio-economico furono notevoli, tanto che gli storici identificano questo periodo come "l'età d'oro di Paolo Oss Mazzurana" o il periodo del "miracolo economico".

La seconda categoria protagonista di queste trasformazioni urbane è quella professionale e in partico-

↳ Trento, Amonn, Bolzano, 1909, ©Biblioteca Comunale di Trento, Archivio Storico.



lare quella riconducibile ai tecnici funzionari del Comune, che in questa fase storica sono gli architetti ma soprattutto gli ingegneri. A seguito del diffondersi della cultura illuministica e della nascita dei politecnici, nasce infatti nell'Ottocento una nuova figura professionale che si dedica alla trasformazione urbana e alla promozione dello sviluppo della città moderna, soprattutto attraverso la costruzione delle nuove reti infrastrutturali: reti fognarie, reti ferroviarie, reti di distribuzione elettrica, reti viarie e del verde pubblico. Sono dunque numerosi gli ingegneri funzionari del Comune di Trento attivi in questo periodo, tra i tanti: Giuseppe Maria Ducati, Giuseppe Pietro Dal Bosco, Giovanni Antonio Caminada e Annibale Apollonio, ideatore del primo piano regolatore della città e responsabile della sezione idraulica del Municipio di Trento.

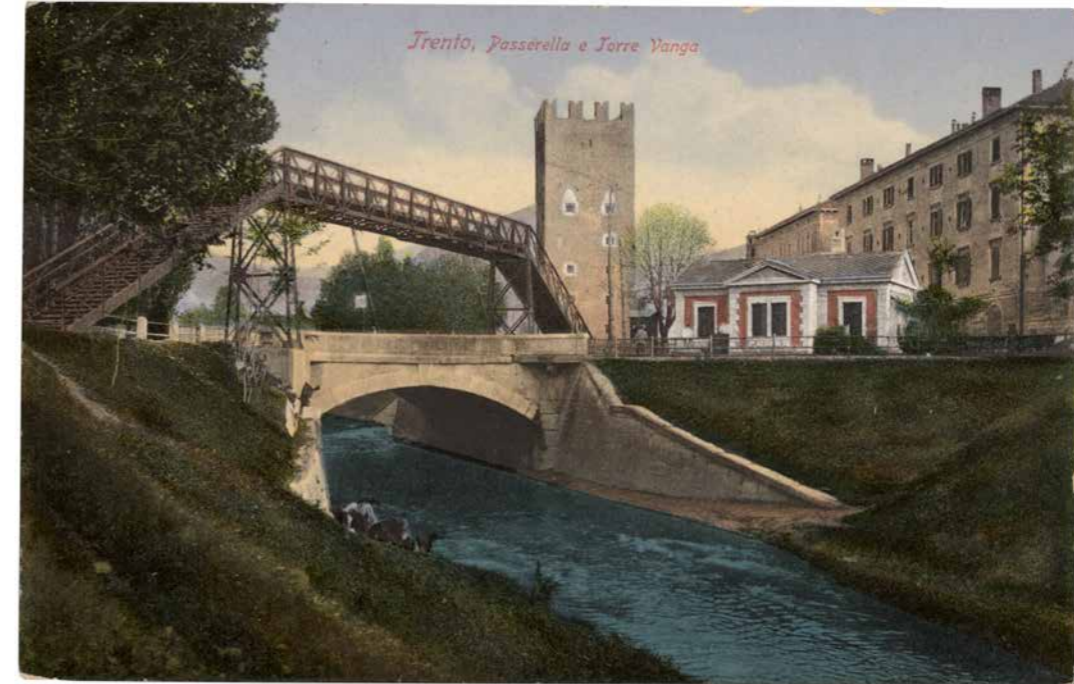
Altra componente indispensabile per la promozione e realizzazione dei progetti di trasformazione urbana è quella degli imprenditori e dei costruttori. Molto significativa in questo senso è la figura del capomastro e imprenditore, ma anche appassionato archeologo, Francesco Ranzi, autore dell'asilo Zanella e dell'omonimo palazzo in Piazza Santa Maria Maggiore, nonché principale sviluppatore dell'area dell'attuale Piazza Dante e dei suoi alberghi.

Attraverso le cartoline illustrate dell'epoca, strumento rappresentativo e comunicativo che nasce proprio in questi anni, possiamo idealmente attraversare e percorrere gli ambiti urbani che vengono trasformati o costruiti ex novo a Trento a seguito della costruzione della ferrovia. È significativo il fatto che si trovino molte cartoline illustrate dedicate a questo ambito di trasformazione della città e ciò testimonia l'attenzione e, probabilmente, lo stupore che queste nuove porzioni di città devono aver suscitato negli abitanti, ma anche il potenziale interesse per i visitatori di passaggio.

La nuova città

La prima operazione propedeutica all'arrivo della ferrovia e alla bonifica delle superfici destinate alla futura espansione urbana sarà la rettifica dell'Adige. Il progetto per la messa in sicurezza e canalizza-

↳ Trento. Passerella e Torre Vanga, Lehrburger, Nürnberg, 1913, ©Biblioteca Comunale di Trento, Archivio Storico.



zione del fiume è redatto dall'ingegnere Floriano Pasetti, per poi essere approvato nel 1846 dalla Dieta Tirolese. Pur trattandosi di un'operazione di ingegneria idraulica molto complessa e costosa, i lavori vengono realizzati in poco tempo tra il 1854 e il 1858.

L'area lungo l'alveo originario del fiume viene bonificata, lasciando soltanto un canale di scolo a cielo aperto che prende il nome di Adigetto. Per superare la ferrovia viene inizialmente costruita una passerella pedonale, in prossimità di Torre Vanga, che verrà poi sostituita con il cavalcaferrovia di San Lorenzo. Per risolvere i problemi di ristagno del canale di scolo presente lungo il vecchio alveo dell'Adige e per evitare problemi idraulici durante le piene nel punto di immissione nel fiume Adige, l'ing. Apollonio decide di prolungare l'Adigetto verso sud con un nuovo tratto di canale che permette la confluenza nel fiume Adige in zona ghiaie, proprio dove anche la Fersina si immette.

Con la demolizione delle mura duecentesche e lo spostamento dell'Adige, la città non ha più elementi che la contengano: nasce in questi decenni la Trento moderna, un nuovo brano di città sorto in pochissimo tempo in affiancamento al tessuto insediativo storico. La rettifica dell'ansa storica del fiume libera infatti un nuovo ambito di espansione della città verso la zona di Centa, un'area che ha le stesse dimensioni del nucleo storico urbano, dove verranno costruite la nuova stazione e quella che verrà poi chiamata Piazza Dante.

Sono gli stessi anni in cui si assiste ai grandi ampliamenti urbanistici europei, come il progetto del Ring di Vienna (1859) o il *Piano Cerdà* di Barcellona (1860) e la città di Trento, seppur a una scala più piccola, si trova ad affrontare sfide e problematiche simili. Seguendo il modello dei boulevard parigini, lungo il vecchio alveo dell'Adige e nelle nuove zone bonificate, si realizzano i primi viali alberati per le passeggiate e i per i giri in carrozza. A seguito della demolizione delle mura urbane e di gran parte delle porte della città, la ferrovia si candida a diventare la via di accesso privilegiata per tutta la regione, mentre la nuova stazione assume il ruolo di principale porta di accesso alla città per le merci e per le persone.

Trento tra città, fiume e ferrovia: la rivoluzione di metà Ottocento

» Trento - Trient, Kapper, Trento, 1912, ©Biblioteca Comunale di Trento, Archivio Storico.



» Panorama con Torre Vanga e Doss di Trento, Lehrburger, Nürnberg, 1911, ©Biblioteca Comunale di Trento, Archivio Storico.



» Trento. Piazza Dante, Kapper, Trento, 1915, ©Biblioteca Comunale di Trento, Archivio Storico.



» Trient - Trento, Monumento a Dante, Bettenhausen, Wien, 1900 -1910, ©Biblioteca Comunale di Trento, Archivio Storico.



» Trento. Hôtel Trento e Piazza Dante, Zieher, München, 1911, ©Biblioteca Comunale di Trento, Archivio Storico.



La costruzione della ferrovia che collega Verona con Trento, Bolzano e Innsbruck viene realizzata a partire dal tratto "basso" ossia dal collegamento verso sud, che viene inaugurato in due momenti tra il marzo e il maggio del 1859. Il tratto "alto" verso Innsbruck, per le grandi difficoltà che il superamento delle Alpi comportava, aprirà otto anni dopo, nel 1867.

Il collegamento ferroviario della città di Trento con Verona e quindi con i territori italiani avviene dunque, per questioni tecniche, prima di quello con le altre città del Tirolo. La prima inaugurazione della ferrovia assume pertanto un rilievo simbolico, dato che proprio in quegli anni crescono tra gli intellettuali trentini i legami culturali con il resto d'Italia assieme alle prime rivendicazioni autonomistiche. Il monumento a Dante, realizzato nel 1896 dallo scultore Cesare Zocchi e collocato dal podestà Oss Mazzurana e da Guglielmo Ranzi al centro dei nuovi giardini della stazione, segna il nascente senso di appartenenza culturale e linguistica del Trentino all'Italia e la sua collocazione nel nuovo spazio pubblico assume dunque il ruolo di manifesto politico e rappresentativo del nascente irredentismo.

L'arrivo della ferrovia permette inoltre lo sviluppo di un nuovo settore economico, che per la nostra regione diventerà sempre più determinante: quello del turismo. Se prima dell'Ottocento i viaggi culturali e di esplorazione sono circoscrivibili a un fenomeno elitario, limitato a pochi coraggiosi intellettuali appartenenti alla classe nobiliare che mantengono viva la tradizione del "Grand Tour", con la costruzione della ferrovia il turismo diventa progressivamente un fenomeno più popolare e accessibile che richiede investimenti per infrastrutture e nuove attrezzature ricettive in tutta la regione.

La città di Trento, attraverso la sua nuova stazione, diventa il naturale punto di partenza che permette ai visitatori di raggiungere anche gli ambiti montani più remoti della regione, dalla Paganella fino alle Dolomiti, che proprio in questo periodo vengono conosciute a livello internazionale. Attorno alla nuova Piazza Dante sorgono così grandi alberghi e ristoranti: l'Hotel Trento, oggi sede della

» Trento. Hôtel Mayer, ML, Trento, 1925, ©Biblioteca Comunale di Trento, Archivio Storico.



Provincia, l'Hotel de Ville, il ristorante Savoia nell'elegante edificio liberty dei giardini, l'Hotel Bristol e l'Hotel Mayer. L'Hotel Trento, più tardi chiamato Imperial Hotel Trento, viene costruito dall'imprenditore Ranzi e, grazie alla presenza di soluzioni tecnologiche innovative per l'epoca, come gli ascensori e il riscaldamento a vapore, diventa l'albergo più lussuoso e moderno della città.

Al centro della nuova espansione cittadina di Centa, proprio di fronte all'uscita dalla stazione, vengono inoltre realizzati i primi giardini pubblici della città. Si tratta di una novità urbanistica di rilievo perché nella città premoderna non erano presenti spazi verdi accessibili a tutti e il verde era generalmente relegato ai giardini privati delle ville nobiliari, spesso racchiusi da mura, oppure ai ritagli lasciati liberi dalle costruzioni, posti nei retri delle case e coltivati a orto come forma di autosostentamento.

Il progetto dei nuovi giardini pubblici, redatto dall'ing. Tamanini, si ispira alle tendenze paesaggistiche più in voga di quegli anni: i parchi parigini di Alphand (*Bois de Boulogne* a Parigi) o di Olmsted (*Central Park* a New York). Il parco di Piazza Dante ci racconta dell'ambizione di ricreare in città, tra i palazzi e le strade, un nuovo ambito di natura pittoresca con collinette e passeggiate sinuose, alberature e cespugli, sfruttando il corso d'acqua dell'Adigetto per ricreare un paesaggio bucolico. Il verde pubblico, in questo periodo, è concepito per la prima volta come strumento di tutela della salute pubblica cui possono accedere tutti i cittadini, tra cui gli operai e le classi sociali più povere che vivono ancora in alloggi caratterizzati da dimensioni minime e da condizioni di illuminazione e ventilazione molto scarse.

Negli stessi anni in cui viene costruita la nuova Piazza Dante, l'ingegner Apollonio si occupa anche della progettazione della prima centrale idroelettrica dell'Impero austroungarico e una delle prime al mondo: quella realizzata a Ponte Cornicchio per sfruttare l'energia idraulica del torrente Fersina. La centrale, costruita fra il 1887 e il 1889, è in questo periodo storico l'impianto più potente d'Europa

Trento tra città, fiume e ferrovia: la rivoluzione di metà Ottocento

» Trento, Piazza Dante, Révész, Praga, 1910, ©Biblioteca Comunale di Trento, Archivio Storico.



» Trento. Giardino publico, Amonn, Bolzano, 1908, ©Biblioteca Comunale di Trento, Archivio Storico.



» Trento Piazza Dante colla stazione e Hôtel Trento, Lehrburger, Nürnberg, 1909, ©Biblioteca Comunale di Trento, Archivio Storico.



» Trento. Piazza del Duomo e Torre Grande, Stengel & co., Dresden, 1900, ©Biblioteca Comunale di Trento, Archivio Storico.



↳ Trento. Stazione della ferrovia. Trento-Malè, Amonn, Bolzano, 1912, ©Biblioteca Comunale di Trento, Archivio Storico.



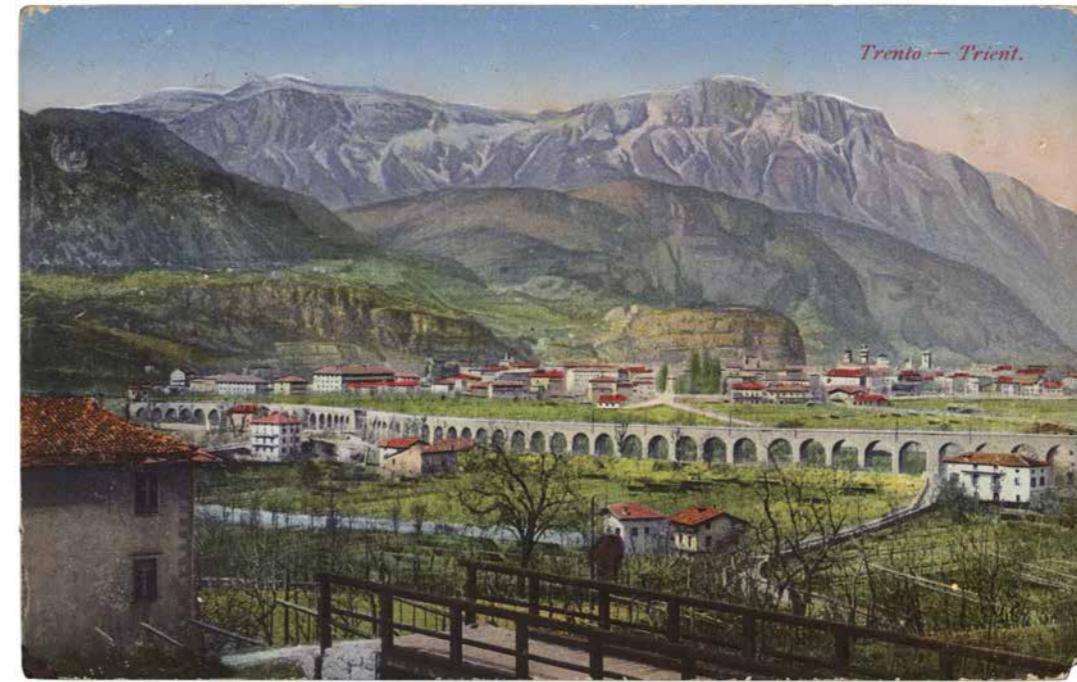
grazie alle sei turbine che permettono nel 1890 l'illuminazione della città con cinquecentosessanta lampade ad incandescenza e ventidue ad arco. La giunta municipale si dimostra molto in anticipo sui tempi, tanto in termini di comprensione delle nuove tecnologie quanto di tutela e promozione dei beni comuni, tanto da dichiarare: "la luce elettrica è per noi una produzione civica: essa è come tale un bene pubblico [...] nulla ci dovrebbe impedire, salvo poche differenze, di trattarla come l'acqua potabile; alla cui spesa tutti contribuiranno, e tutti ne potranno fare quel più largo uso che crederanno".

Trento diventa così la prima città d'Italia a dotarsi dell'illuminazione pubblica a energia elettrica e la prima città in Europa a dotarsi di un'azienda elettrica municipale.

Grazie all'arrivo dell'elettricità pubblica viene aperta nel 1909 una prima tranvia elettrica per collegare Trento con Malè in Val di Sole. Questa linea si inserisce nel più ampio e ambizioso progetto del podestà Oss Mazzurana di una grande rete tranviaria per collegare la linea del Brennero con le altre valli del Trentino (Valli del Noce, valle dell'Avisio, Giudicarie e Valsugana). Secondo i piani del podestà un'unica società turistica avrebbe poi dovuto fornire ai turisti i biglietti validi per le tranvie e per gli alberghi, ossia offrire ai visitatori quello che oggi verrebbe definito "un pacchetto turistico completo".

Tuttavia, il governo austriaco, temendo una perdita di influenza del Tirolo sulle valli meridionali, non si è mai dimostrato particolarmente favorevole al progetto e pertanto approva soltanto la costruzione della Trento-Malè nel 1905. La stazione di partenza del tram elettrico viene posizionata nell'attuale Piazza Silvio Pellico, lungo il corso d'acqua dell'Adigetto, che oggi passa interrato sotto gli edifici. Per migliorare l'accesso alla stazione tranviaria viene aperto il passaggio Dorigoni in fondo a Via Suffragio. Oltre a promuovere e supportare la rete di tranvie elettriche, Oss Mazzurana si impegna anche a finanziare la nascente ferrovia della Valsugana attraverso l'acquisto di azioni.

↳ Trento-Trient, Ferrovia Valsugana, JBW, 1916, ©Biblioteca Comunale di Trento, Archivio Storico.



Il tentativo di promuovere lo sviluppo economico locale, portato avanti per ottenere maggior autonomia e autodeterminazione nei confronti del governo centrale, si coniuga in questi anni con la crescente attenzione del governo comunale per il miglioramento dei servizi rivolti agli operai e alle classi più povere, attraverso l'istituzione delle prime forme di assistenza e di servizio pubblico.

All'incrocio tra la nuova Via Vittoria (attuale Via Verdi) e la nuova Via Fondamentale (attuale Via Rosmini), una delle prime porzioni urbane di ampliamento della città storica a venire progettata e poi realizzata, nasce la prima scuola pubblica o "popolare" della città. Tale edificio viene realizzato dal Comune per consentire il rispetto del diritto-dovere all'istruzione, sancito nel 1869 dall'Impero Austro-ungarico con l'istituzione dell'obbligo scolastico fino a 14 anni. Per liberare la vista del Duomo e realizzare la nuova strada monumentale lungo la quale si sarebbero affacciate le nuove scuole civiche, viene acquistato e demolito l'edificio denominato "dell'Ecce Homo". All'incrocio tra Via Verdi e Via Rosmini viene poi costruito anche l'Istituto Bacologico, oggi sede della facoltà di Economia, e la falegnameria Wolf, oggi sede della facoltà di Giurisprudenza.

Dopo un'analisi delle scarse condizioni igienico sanitarie e della condizione abitativa della città, nel quartiere di Piedicastello a pochi passi dalla nascente Fabbrica di cemento Portland Domenico Frizzera, nascono anche le prime case popolari destinate agli operai. Le abitazioni, finanziate direttamente da Oss Mazzurana, hanno una dimensione di circa 90 mq e sono abbinata ad un orto per l'autoproduzione alimentare.

Rispetto ai monumentali progetti a grande scala disegnati da Pietro Giuseppe Dal Bosco nella prima metà dell'Ottocento, che rimasero in gran parte incompiuti, i progetti di espansione urbana avviati nel periodo successivo alla costruzione della ferrovia sono basati su un approccio più sobrio ma pragmatico: l'amministrazione stabilisce l'urbanizzazione delle nuove porzioni di città a partire da una nuova

Trento tra città, fiume e ferrovia: la rivoluzione di metà Ottocento

» Trento. Via Alessandro Vittoria. Palazzo delle scuole, Lehrburger, Nürnberg, 1904, ©Biblioteca Comunale di Trento, Archivio Storico.



» Trento. Piedicastello, Marchetto, Trento, 1904, ©Biblioteca Comunale di Trento, Archivio Storico.



» Trento - Viale Fersina e Monte Gazza, Stengel & co., Dresden, 1907, ©Biblioteca Comunale di Trento, Archivio Storico.



» Via Grazioli, Maule, Trento, 1905, ©Biblioteca Comunale di Trento, Archivio Storico.



maglia di strade rettilinee, lungo le quali corrono anche le nuove infrastrutture impiantistiche (fognature, acquedotto, rete elettrica...) e ai lati delle quali vengono allineate le nuove costruzioni.

Oltre all'espansione urbana di Centa e al nuovo reticolo viario delle attuali Via Rosmini e Via Verdi, in questi anni si pongono le basi per lo sviluppo urbano lungo gli assi viari di Corso Buonarroti, Via Grazioli, Via Barbacovi e Via Pilati, per un ampliamento viario complessivo pari a 5 km di strade.

Queste prime porzioni di città moderna, seppur parziali e frammentarie, rappresentano i primi e forse unici tentativi di impostare la crescita della città a partire dal disegno dell'infrastruttura viaria e degli isolati urbani risultanti. A partire dagli inizi del Ventesimo secolo, la crescita della città aumenterà di intensità, ma la capacità di programmare lo sviluppo urbano a partire da un disegno razionale dell'infrastruttura viaria e dello spazio pubblico sarà sempre più debole. Conseguentemente, la qualità urbana e la cura degli spazi pubblici diventeranno inversamente proporzionali alla velocità della crescita urbana.

Con l'arrivo della ferrovia del Brennero, grazie a una fortunata congiuntura storica caratterizzata da iniziativa politica, capacità progettuale e stimolo imprenditoriale, si è aperto per Trento un periodo di radicale innovazione urbana durato alcuni decenni, durante il quale si sono poste delle premesse molto solide per la crescita e lo sviluppo della città moderna. Secondo Marco Della Rocca, che ha dedicato una tesi di dottorato allo studio di questa particolare fase storica della città, «alla fine dell'Ottocento la città di Trento si contraddistinse per l'adozione di nuove strategie e competenze in campo urbano, sociale e culturale, campi strettamente interconnessi tra loro. Le scelte urbane non tralasciavano mai di considerare i bisogni reali della popolazione, insieme alla promozione delle tradizioni e della specificità culturale della regione in chiave italiana. L'innovazione tecnologica, la rete dei trasporti, la costruzione di case popolari, il finanziamento alla scuola e cultura italiane contribuirono a fare di Trento una città laboratorio, che guardava non solo al suo interno, ma a tutto il territorio circostante. Nell'epoca di Oss Mazzurana Trento divenne pertanto un centro regionale e nazionale, al pari di altre grandi città dell'Impero asburgico, come Praga e Budapest».

Suggerimenti di lettura

Renato Bocchi e Carlo Oradini, *Le città nella storia d'Italia: Trento*. Laterza, Bari, 1983.

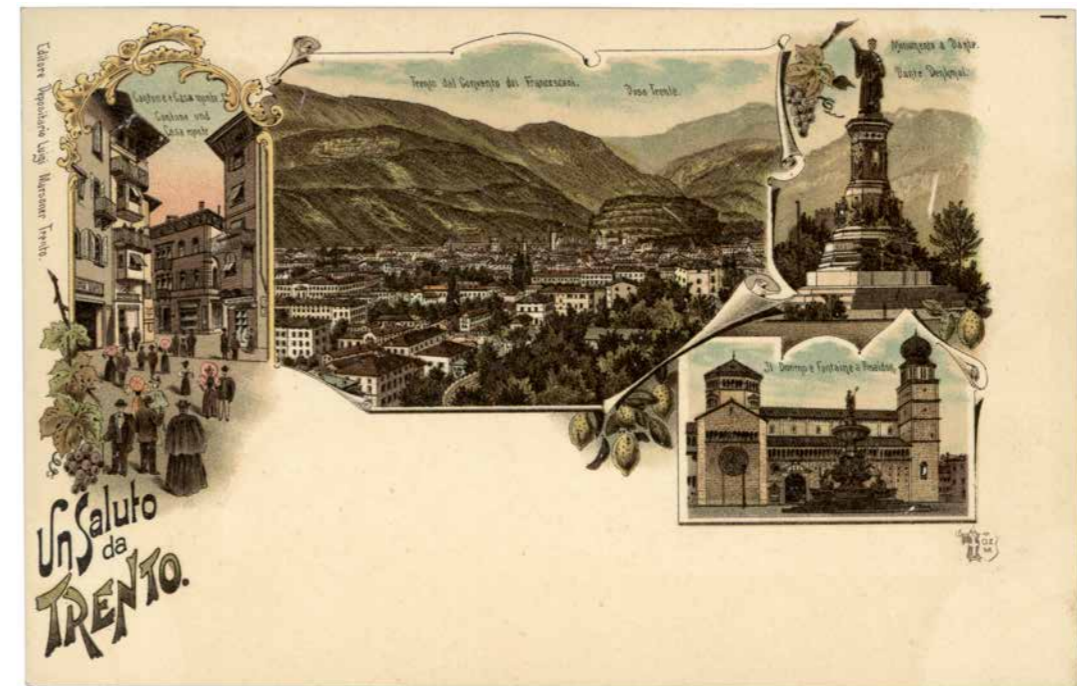
Elisa Burnazzi e Fabio Campolongo, *Palazzo Ranzi a Trento: Un cantiere alle soglie d'Italia*. Provincia autonoma di Trento, 2011.

Marco Della Rocca, *La costruzione di una città italiana fuori d'Italia. Trento tra la seconda metà dell'Ottocento e la Prima Guerra Mondiale*. Politecnico di Torino, 2019.

↳ Trento Panorama, Ambrosi, Trento, 1910-1920, ©Biblioteca Comunale di Trento, Archivio Storico.



↳ Un saluto da Trento, Marsoner - Zieher, München - Trento, 1890-1900, ©Biblioteca Comunale di Trento, Archivio Storico.



Incontri Tematici

Incontri tematici

1. Mobilità, connessioni, intermodalità

6 maggio 2023
Ex Atesina / Sala Carrozzeria

Informati

Immagina

Partecipa

↳ Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Incontro tematico.



Informati

Incontri Tematici

Programma

L'obiettivo di questa giornata è quello di esplorare l'impatto che l'interramento ferroviario può generare in termini di **riqualificazione degli spazi di superficie**, miglioramento delle interconnessioni urbane tra centro e quartieri e **potenziamento della mobilità sostenibile**.

Per fare questo ci informeremo sulle **trasformazioni infrastrutturali** che coinvolgeranno Trento, indagando i possibili scenari in termini di **ampliamento dei flussi di visitatori**, di **riduzione del divario centro-periferie** e di **riconversione degli spazi liberati** a favore di una mobilità sostenibile. Indagheremo come le nuove infrastrutture di mobilità possono riqualificare interi ambiti e quartieri cittadini, approfondendo il ruolo che le stazioni ferroviarie avranno nei contesti urbani. Approfondiremo i vantaggi generati dal **potenziamento dell'intermodalità**, ipotizzando scenari con orizzonti temporali di medio-lungo periodo, ma conosceremo anche alcune strategie urbanistiche attuabili a breve termine per trasformare la mobilità di quartiere e per migliorare lo spazio pubblico.

approfondisci >

La giornata tematica prenderà avvio conoscendo da vicino le trasformazioni in atto nella città di Trento, lo stato di avanzamento della pianificazione (in particolare il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, il "Biciplan", il nuovo centro intermodale all'ex SIT, l'impianto a fune verso il Monte Bondone), lo scenario dell'interramento e gli impatti connessi al potenziamento delle infrastrutture di mobilità.

L'attenzione sarà posta sugli **impatti positivi dell'intermodalità**, ossia la facilitazione dell'interconnessione e dell'interscambio tra varie modalità di trasporto. Questo tema all'interno delle strategie di pianificazione è di particolare importanza quando si parla di **favorire la mobilità pubblica**. Molto spesso, infatti, la preferenza per il mezzo privato è frutto delle complicazioni che si percepiscono non tanto e non solo nel mezzo pubblico ma soprattutto nel "cambio modale" ossia, per esempio, nell'organizzare un itinerario che prevede l'utilizzo di più mezzi con compagnie di trasporto diverse, con orari non coincidenti e attraverso stazioni di partenza distanti tra loro e/o non collegate. All'interno di questo scenario sarà affrontato un tema importante per la città di Trento, ovvero il miglioramento dell'accessibilità della città come conseguenza del potenziamento del corridoio del Brennero e della costruzione del Tunnel di base. La **riduzione dei tempi di percorrenza dei treni internazionali** che tali infrastrutture determineranno, aumenterà notevolmente l'attrattiva delle regioni attraversate e, di conseguenza, amplierà il bacino europeo dei potenziali viaggiatori. Se il tempo di viaggio in treno tra Monaco di Baviera a Trento si potrà ridurre di almeno un'ora rispetto ad oggi, conseguentemente lo stesso tempo necessario oggi per raggiungere Trento da Monaco sarà sufficiente per raggiungere Trento da Norimberga o altre città più distanti.

Questa prospettiva di maggiore attrattiva del nostro territorio richiede oggi una riflessione sulla nostra capacità di accogliere i nuovi potenziali visitatori, offrendo un **sistema di mobilità integrato e intermodale a supporto della rete di trasporto ferroviario** (è in questa prospettiva che acquisisce importanza l'impianto per il Monte Bondone alla sinistra Adige e il centro intermodale cittadino).

Al tema delle nuove connessioni internazionali si affiancherà uno spazio di riflessione relativo al **ruolo della mobilità pubblica urbana nel diminuire i divari centro-periferia**. Un quartiere, sebbene collocato lontano dal centro città, è vissuto ed è percepito come meno periferico se esso risulta disporre di connessioni comode e rapide verso gli altri quartieri e il centro. Al contrario, un quartiere di periferia anche non troppo distante dal centro ma che non dispone di connessioni efficaci è diffusamente percepito come un'area marginale poco accessibile e dunque non attrattiva per nuovi abitanti o iniziative commerciali sostenibili (commercio di vicinato in particolare).

Un altro aspetto fondamentale che sarà approfondito riguarda **l'impatto che le nuove infrastrutture di mobilità possono avere in termini di riqualificazione urbanistica e di miglioramento dello spazio pubblico**. Le analisi svolte in molte città che hanno realizzato nuove infrastrutture per la mobilità pubblica dimostrano ormai in maniera chiara che la costruzione di nuove linee di mobilità pubblica, con le relative fermate/stazioni, diventa un'occasione di ripensamento degli spazi e di rigenerazione urbana. Tale riqualificazione può essere relativa in particolare alla **riduzione del traffico**, alla **riduzione dello spazio occupato dalla circolazione e della sosta delle auto** attraverso la riconversione in aree verdi e ciclabili, alla rivalutazione delle aree abitative e commerciali poste nei pressi delle stazioni/fermate. Il tema della riqualificazione sarà infine ripreso attraverso l'analisi dei risultati raggiunti da alcune buone pratiche di **urbanismo tattico** realizzate in contesti urbani, esperienze attuabili in orizzonti temporali brevi ma capaci di generare un impatto positivo sullo spazio pubblico e sulla mobilità del quartiere.

Programma della giornata

mattina

09:30 / 10:30

Condivisione dei risultati della prima fase del percorso

10:30 / 11:00

Progetti in corso

Valentina Benoni

Giuliano Franzoi

Franco Voltolini

11:30 / 12:30

Tendenze in atto e strategie per nuovi scenari

Andrea Spinosa

pomeriggio

14:30 / 15:30

Pratiche, progetti e testimonianze da altri contesti

Sara Venturoni

Roberto Corbia

Demetrio Scopelliti

16:00 / 17:30

Dibattiti tematici con i relatori e le relatrici

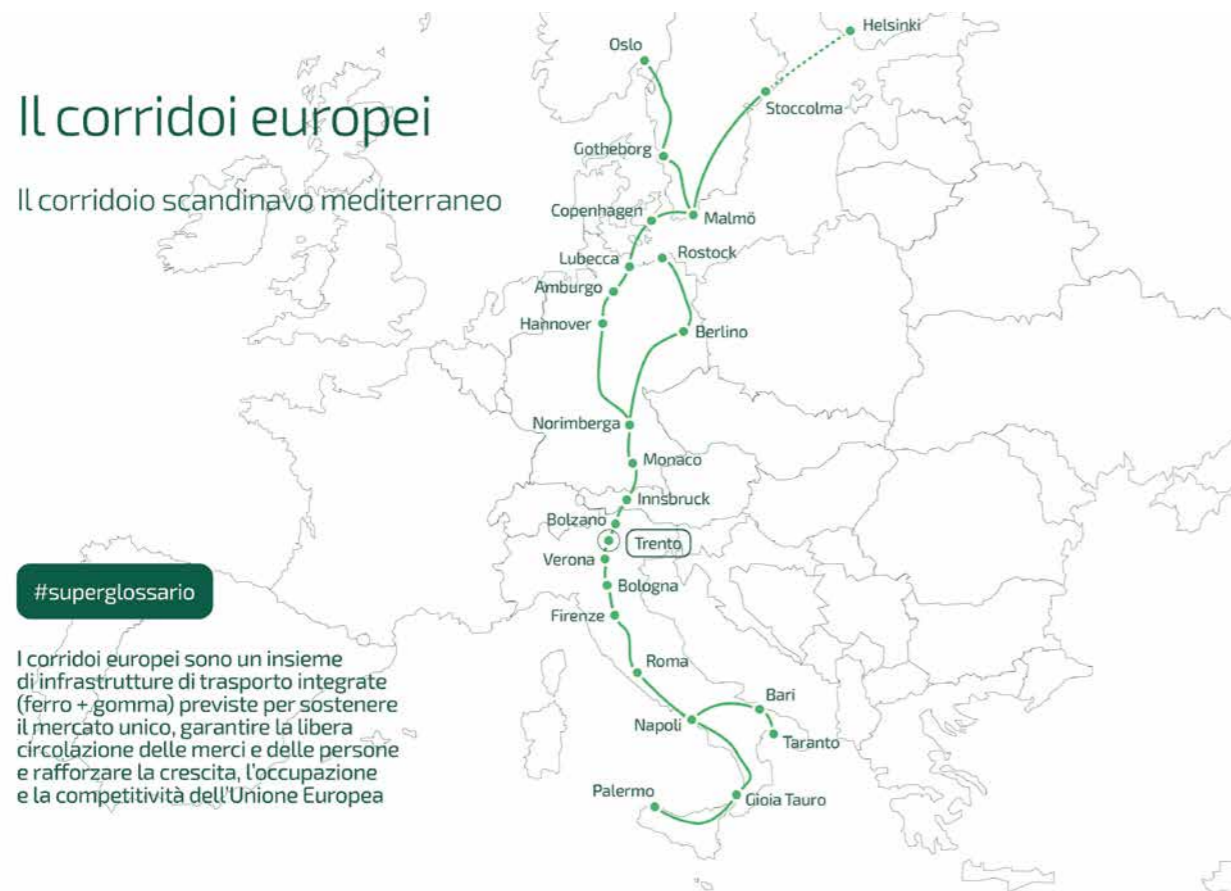
» Aree della linea ferroviaria del Brennero visto verso nord. Al centro a destra il Palazzo delle Albere e il MUSE, a sinistra il Cimitero Monumentale.



Glossario

Il corridoi europei

Il corridoio scandinavo mediterraneo



I corridoi europei sono un insieme di infrastrutture di trasporto integrate (ferro + gomma) previste per sostenere il mercato unico, garantire la libera circolazione delle merci e delle persone e rafforzare la crescita, l'occupazione e la competitività dell'Unione Europea

Il senso del progetto di interrimento va inquadrato all'interno della cornice di riferimento dei grandi corridoi europei.

In particolare Trento si trova lungo il corridoio scandinavo mediterraneo che collega la Scandinavia e il nord Europa con l'Italia fino alla Sicilia. Un corridoio europeo non è un'infrastruttura ma un corridoio multimodale che prevede l'affiancamento di diverse modalità di trasporto: ferro, gomma, trasporto marittimo. Obiettivo dei corridoi è garantire la libera circolazione di merci e persone per migliorare occupazione e competitività dell'Unione europea

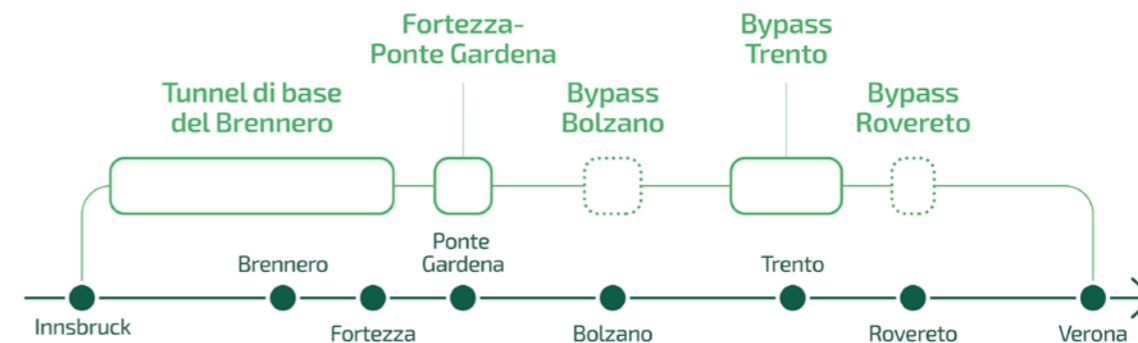
All'interno del corridoio europeo scandinavo mediterraneo la tratta più complessa è quella che prevede lo scavalco delle Alpi e in particolare il tratto del corridoio del Brennero. Vista la saturazione attuale dell'asse autostradale si è deciso di investire in un corridoio parallelo, un'infrastruttura ferroviaria con l'obiettivo di trasferire le merci da gomma su ferro. L'opera più complessa è rappresentata dal tunnel del Brennero che si estende per una lunghezza di 55 km a cui si aggiungono le tratte di accesso a sud con le



#superglossario

Nel Corridoio europeo Scandinavo-Mediterraneo uno dei tratti più delicati ambientalmente è il Corridoio del Brennero tra il valico del Brennero e Verona.

opere in fase di progettazione e costruzione quali: la Fortezza-Ponte Gardena e i bypass ferroviari a Bolzano, Trento, Rovereto.



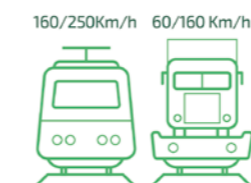
#superglossario

Il Tunnel di base del Brennero, in fase di realizzazione, si estende tra Innsbruck e Fortezza per una lunghezza di 55 km.

Queste opere hanno l'obiettivo del quadruplicamento della linea ferroviaria ovvero del passaggio da due a quattro binari lungo tutta la linea. Questo raddoppio è fondamentale per risolvere i limiti dell'attuale linea ovvero: la presenza di un solo binario per direzione, il traffico merci in sovrapposizione con il traffico passeggeri e la disomogeneità di velocità tra traffico merci e passeggeri. Dopo il raddoppio/quadruplicamento la capacità sarà più che raddoppiata, sarà possibile spostare le merci da gomma su ferro e aumentare la frequenza di trasporto passeggeri. Quest'ultimo aspetto è fondamentale se si intende potenziare il trasporto ferroviario regionale collegando Trento con i capoluoghi di valle con un servizio cadenzato e frequente che potrebbe incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici.

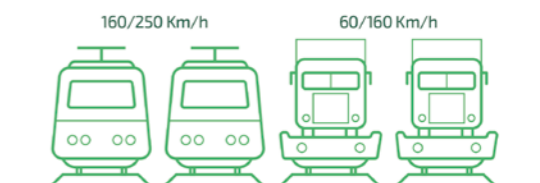
Il quadruplicamento della linea ferroviaria

Prima



- un solo binario per direzione
- traffico merci in sovrapposizione
- disomogeneità di velocità

Dopo



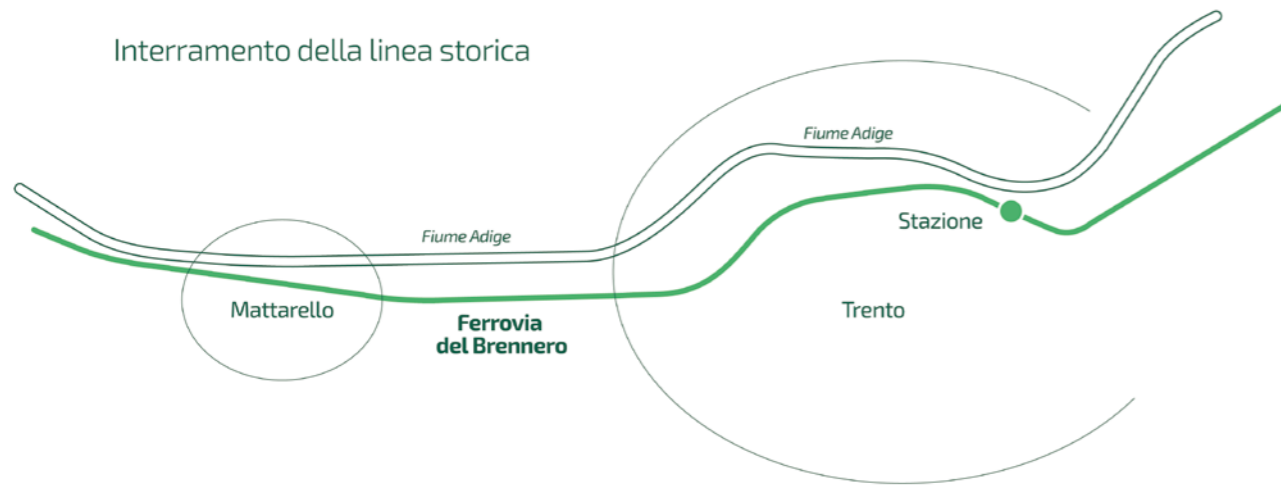
- capacità più che raddoppiata
- possibilità di spostare merci su ferro
- aumento frequenza trasporto passeggeri

#superglossario

Ciò che viene chiamato "quadruplicamento della linea ferroviaria" è la previsione del raddoppio degli attuali due binari.

La circonvallazione ferroviaria di Trento

Interramento della linea storica

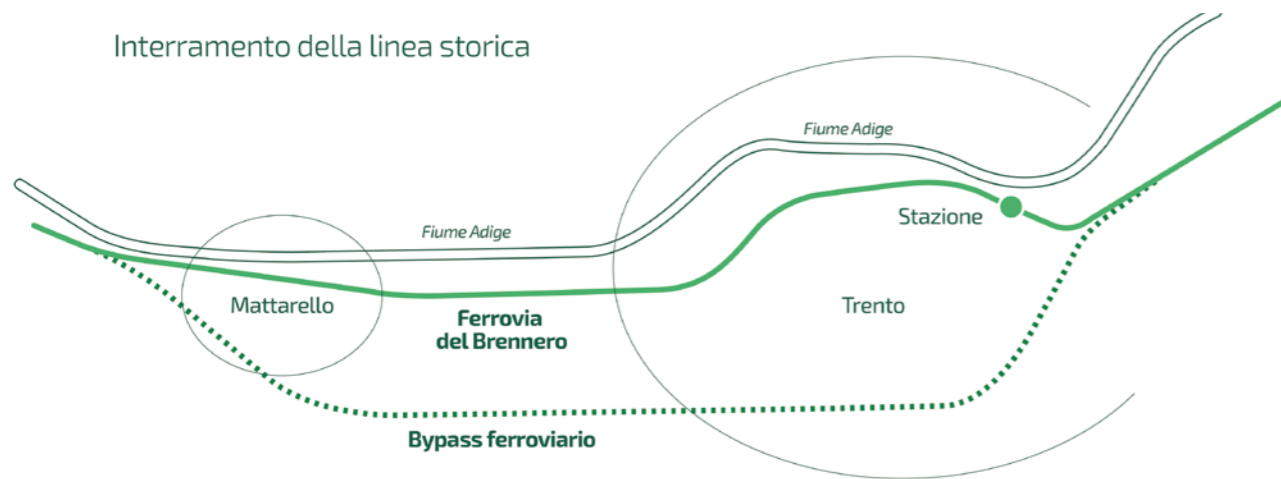


#superglossario

Il progetto prevede lo stacco di due binari dall'attuale linea a Mattarello sud, in località Acquaviva, con la realizzazione di un nuovo tracciato per le merci sotto la Marzola (a est di Trento) e il ricollegamento a Trento nord, dopo circa 11 Km di galleria, all'altezza dello Scalo Filzi.

La circonvallazione ferroviaria di Trento ovvero il bypass di Trento prevede lo stacco dei due binari dell'attuale linea a Mattarello sud, in località Acquaviva, con la realizzazione di un nuovo tracciato per le merci sotto la Marzola e la successiva connessione a Trento nord dopo circa 11 km di galleria, all'altezza dello Scalo Filzi.

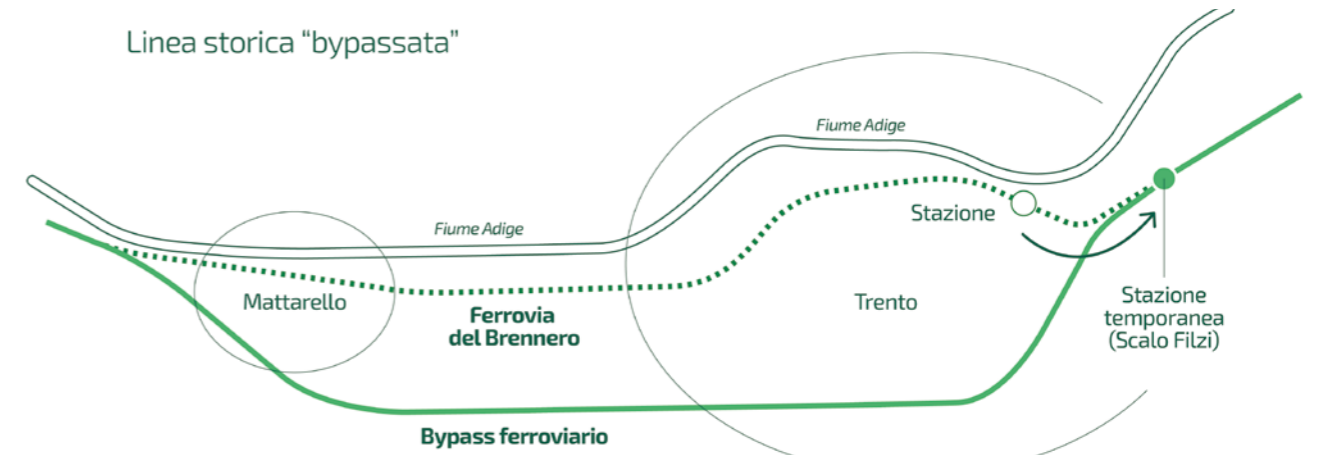
Interramento della linea storica



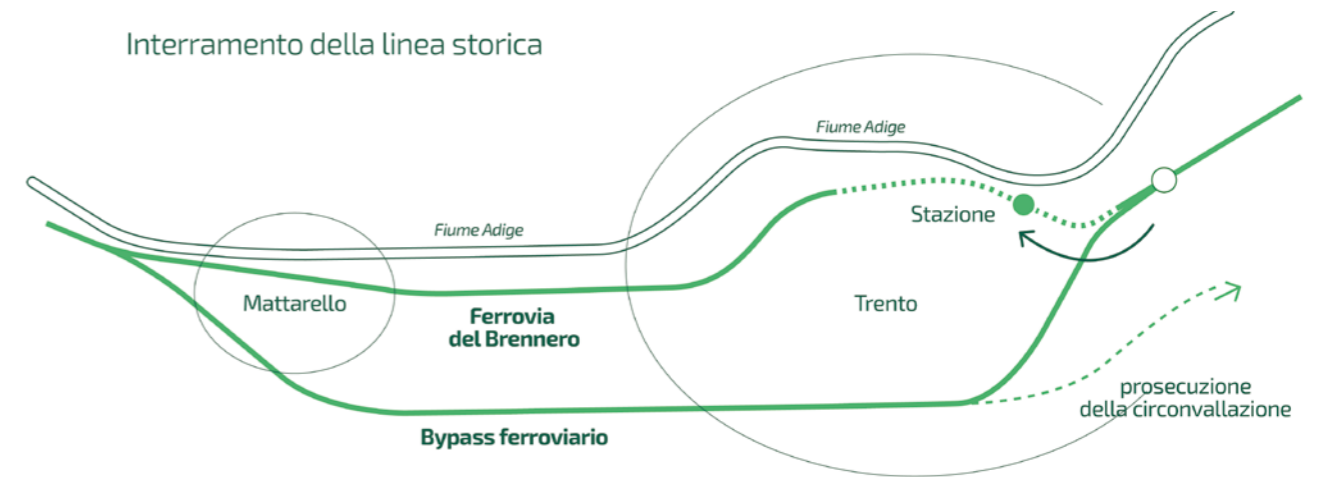
Una volta realizzato il bypass ferroviario, grazie alla possibilità di costruire una stazione temporanea allo Scalo Filzi, sarà possibile deviare temporaneamente il traffico passeggeri lungo la circonvallazione ferroviaria, scaricando la linea storica e rendendo più facilmente realizzabile l'operazione dell'interramento della linea passeggeri non avendo interferenze con il traffico ferroviario.

Una volta realizzato l'interramento il traffico passeggeri tornerà sulla linea storica e la stazione sarà nuovamente spostata presso la sede attuale.

Linea storica "bypassata"



Interramento della linea storica

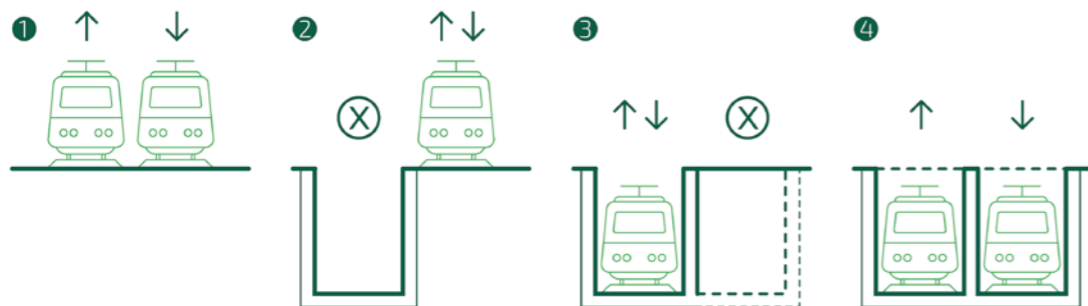


Il progetto di interrimento previsto dal Piano Busquets, prevedeva invece l'interramento in affiancamento. Questa operazione consisteva nel mantenimento del traffico su un binario, limitando di molto la capacità e la frequenza del servizio ferroviario, scavando in affiancamento la trincea per un solo binario. Una volta realizzato il binario interrato il traffico veniva spostato su questo nuovo binario e veniva realizzato il secondo binario interrato. Lungo un importante corridoio europeo questa operazione avrebbe comportato una forte limitazione del traffico ed un conseguente danno economico.

L'interramento a linea liberata permette invece di lavorare con maggior sicurezza e velocità realizzando contemporaneamente l'interramento per tutti i binari necessari. Una volta spostata la ferrovia in interrato si libererà un'ampia porzione di superficie all'interno della città che va dall'attuale Scalo Filzi a nord fino al Palazzo delle Albere a sud.

L'Interramento della ferrovia storica

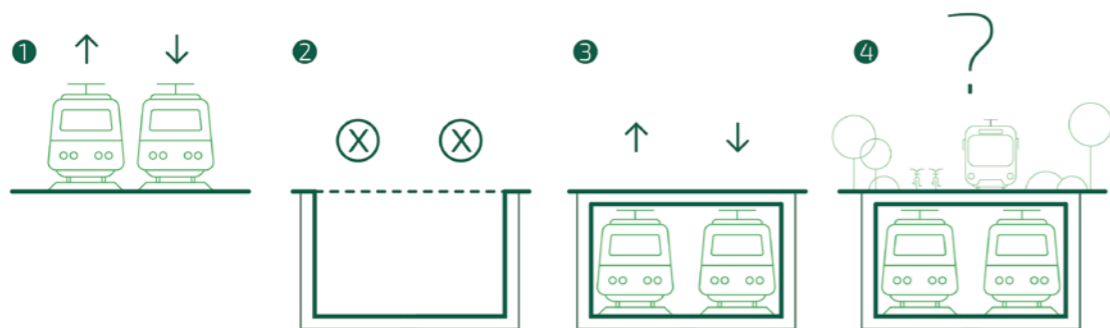
Interramento **in affiancamento** (previsione Piano Busquets)



#superglossario

È la previsione di interrimento degli attuali binari dall'ex Scalo Filzi (tra il Campo CONI e Via Fratelli Fontana) a nord fino a via Madruzzo (all'altezza del Palazzo delle Albere) a sud.

Interramento **a linea liberata**

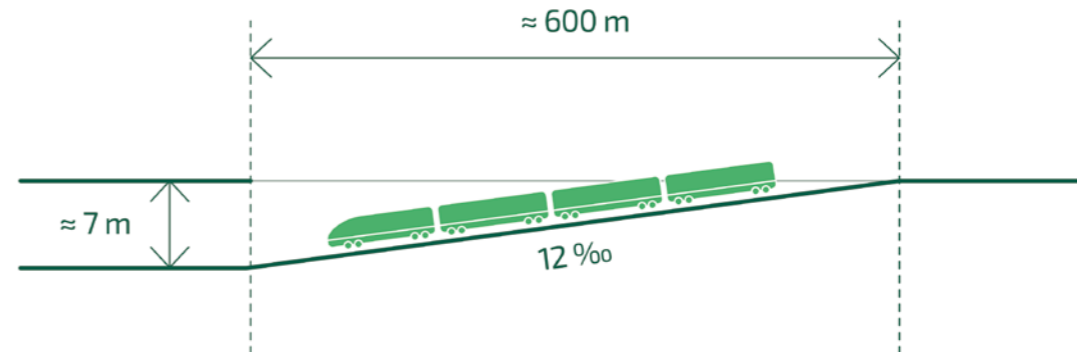


#superglossario

È la previsione di interrimento degli attuali binari dall'ex Scalo Filzi (tra il Campo CONI e Via Fratelli Fontana) a nord fino a via Madruzzo (all'altezza del Palazzo delle Albere) a sud.

L'operazione dell'interramento può sembrarci complessa e quasi irrealizzabile. In realtà a pochi chilometri da Trento un'opera di questo tipo è stata realizzata in tempi recenti: a Zambana e successivamente a Lavis la ferrovia Trento/Malè è stata interrata con il conseguente raddoppio dei binari, da uno a due.

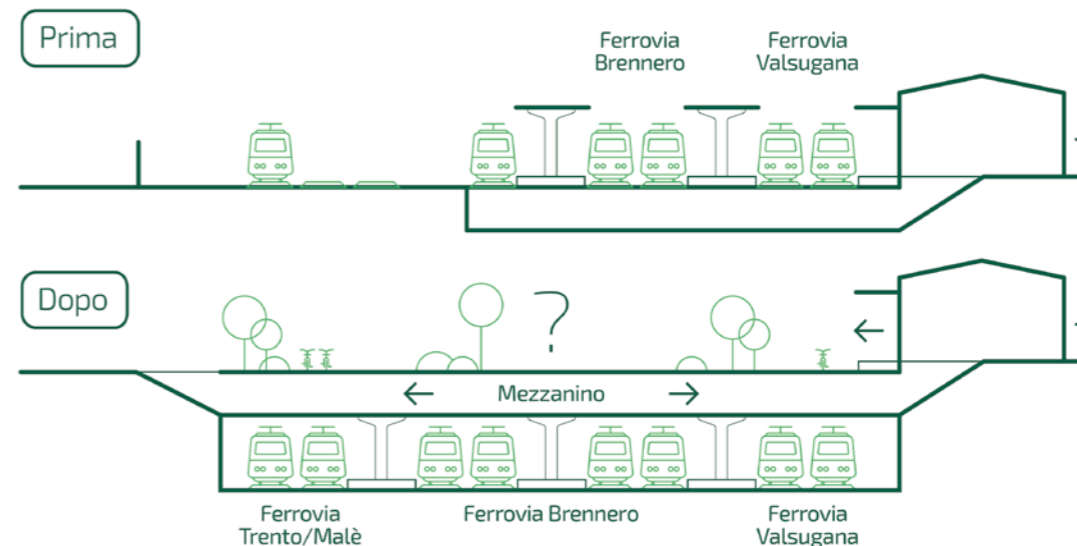
Rampe di accesso



Uno dei vincoli da prendere in considerazione per la definizione del tratto interessato dall'opera di interrimento, è la lunghezza delle rampe che necessariamente devono essere realizzate all'ingresso e all'uscita dal tratto interrato. L'opera di interrimento richiede infatti un abbassamento della quota del ferro (ossia della sede dei binari) di circa 7 metri. Considerando una pendenza minima del 12 per mille (ossia lo standard definito da RFI), la rampa di accesso avrebbe una lunghezza di circa 600 metri.

Nel caso specifico di Trento dunque, per quanto riguarda l'accesso a sud va considerato l'innesto della ferrovia della Valsugana sulla linea del Brennero quale vincolo irremovibile. La rampa può partire solo da quel punto dell'innesto e, di conseguenza, l'interrimento completo va a determinarsi a livello del palazzo delle Albere, 600 metri più a nord.

Stazione ipogea



#superglossario

È la previsione di interrimento dei binari e dei marciapiedi di accesso ai treni della stazione.

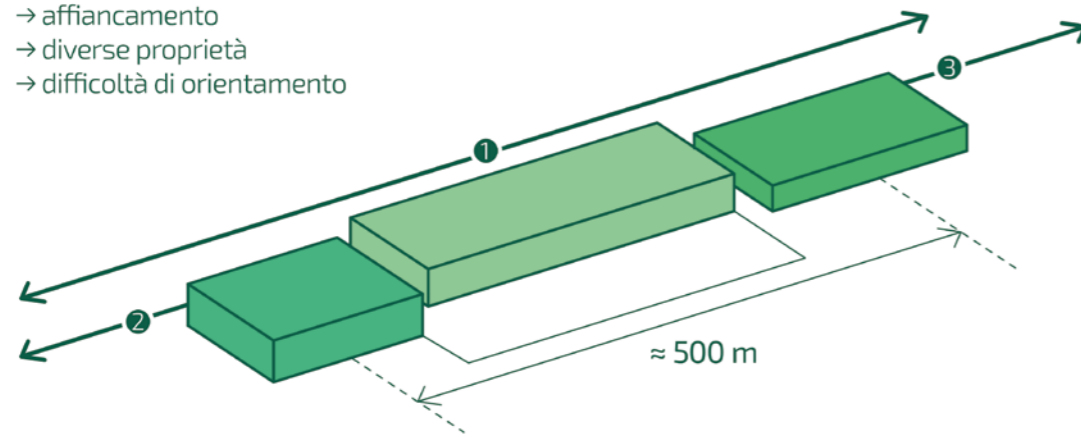
Nel caso di Trento l'interramento potrebbe permettere un potenziamento e una trasformazione dell'attuale stazione. Attualmente il fabbricato viaggiatori permette l'accesso a cinque binari. Con l'interramento sarà possibile avere otto binari interrati, affiancando alla ferrovia del Brennero e della Valsugana, dei

binari per la ferrovia Trento/Malè. In questo modo sarà possibile avere un'intermodalità completa tra le diverse tratte ferroviarie. Sia a livello di mezzanino che di superficie liberata sarà possibile una connessione diretta tra i due lati della ferrovia (Piazza Dante e Corso Buonarroti) oggi completamente separati dalla presenza dei binari. L'eliminazione dei binari permetterà inoltre di eliminare il cavalcaferrovia di San Lorenzo e i sottopassaggi carrabili e pedonali di Via Fontana, Via Canestrini e Via Verdi, permettendo la ricucitura urbana tra questi ambiti e recuperando, ad esempio, la connessione visiva tra Torre Vanga e la Basilica di San Lorenzo.

Intermodalità

Intermodalità di prossimità

- affiancamento
- diverse proprietà
- difficoltà di orientamento



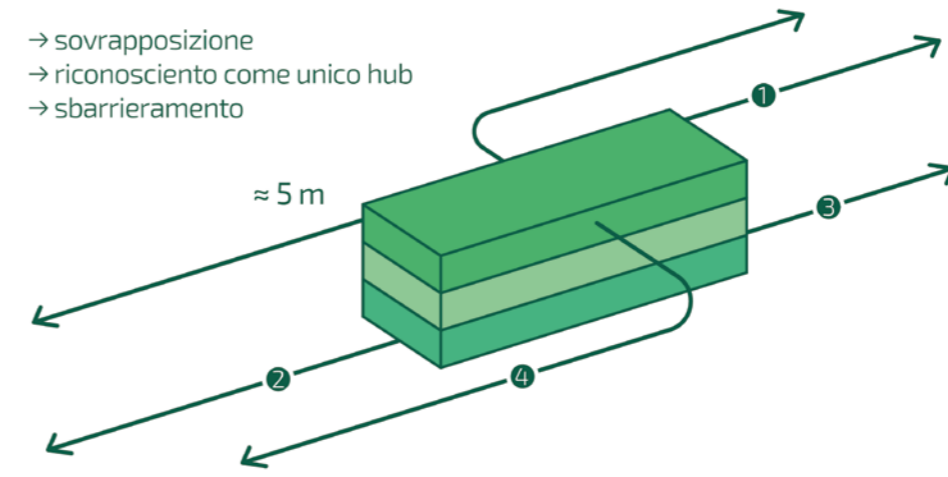
#superglossario

Rappresenta il futuro della mobilità e permette alle persone di muoversi in modo più veloce, efficiente e sostenibile utilizzando più mezzi di trasporto integrati tra loro.

L'interramento rappresenta un'occasione unica per Trento per potenziare l'intermodalità ossia per mettere in connessione in maniera facilitata e intuitiva per gli utenti e i passeggeri, diversi mezzi di trasporto: treni di lunga percorrenza, treni locali, autobus urbani ed extraurbani, bicicletta, automobile. L'assetto attuale della stazione dei treni di Trento è basato su un concetto di intermodalità di prossimità. Ciò significa che l'intermodalità è garantita attraverso l'affiancamento di diverse stazioni dedicate a diversi mezzi di trasporto: la stazione RFI è oggi al centro tra la stazione degli autobus extraurbani e la stazione della ferrovia della Trento/Malè. Date le dimensioni e l'occupazione di suolo che tali edifici determinano, gli spostamenti tra stazioni per utenti e passeggeri sono di almeno 500 metri spesso attraverso percorsi non lineari e con difficoltà di orientamento e scarsa segnaletica. 500 metri possono sembrare uno spostamento ridotto ma va sempre considerato che per un utente, sia che si tratti di turista con bagagli o di pendolare che ripete questa operazione più volte al giorno, questa distanza può determinare la perdita della coincidenza nonché un freno alla scelta di utilizzare i mezzi pubblici. L'attrattiva del mezzo pubblico rispetto a quello privato si gioca in pochi metri e tempi ridotti per cui 500 metri rappresentano un'enormità sia in termini di percorso che di tempo di percorrenza.

Intermodalità integrata

- sovrapposizione
- riconoscimento come unico hub
- sbarriamento



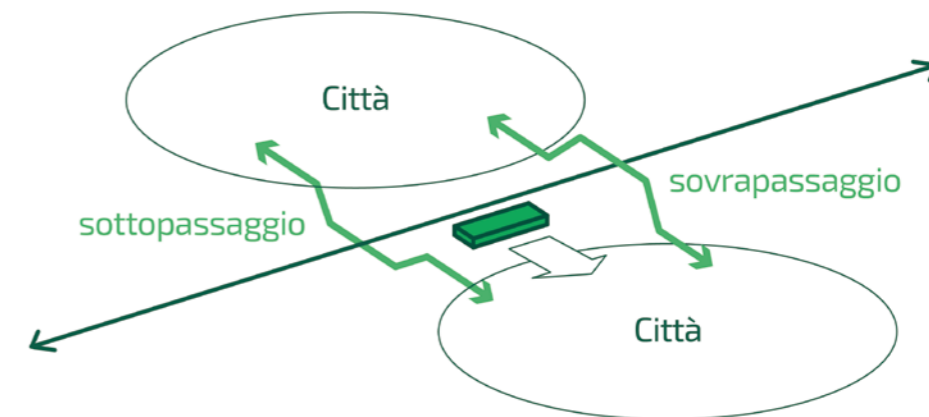
#superglossario

Rappresenta il futuro della mobilità e permette alle persone di muoversi in modo più veloce, efficiente e sostenibile utilizzando più mezzi di trasporto integrati tra loro.

L'interramento potrebbe permettere di raggiungere un livello di intermodalità integrata ossia realizzare un assetto nel quale i diversi mezzi di trasporto sono sovrapposti e l'accesso o lo scambio dei mezzi avviene semplicemente salendo o scendendo da un livello all'altro di un edificio con la facilitazione di scale mobili e ascensori. In questo modo le distanze da percorrere per un cambio del mezzo sono nell'ordine di poche decine di metri, i percorsi non hanno barriere e sono rapidi da percorrere con la conseguenza che le persone sarebbero portate a preferire il mezzo pubblico per i propri spostamenti. La stazione inoltre, in questo nuovo assetto, sarebbe percepita come un unico luogo, un hub integrato attraverso cui è possibile accedere a tutti i mezzi di trasporto.

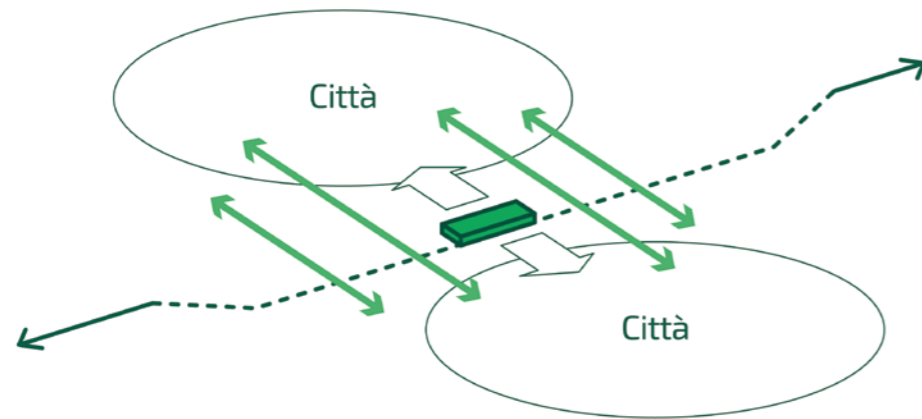
Ricucitura urbana

Ricucitura con ferrovia esistente



Ricucitura urbana

Ricucitura con **interramento**



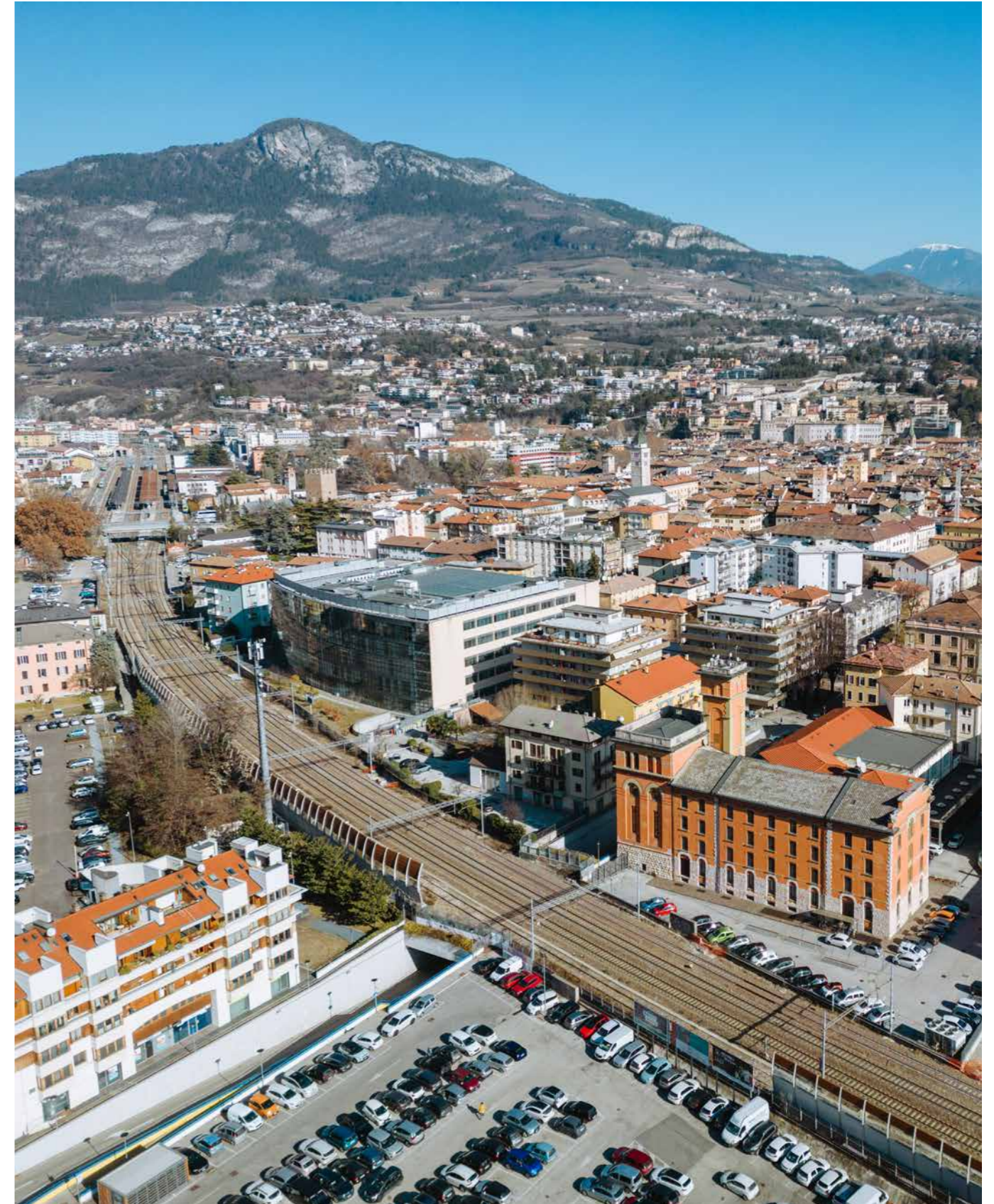
Nel caso di Trento l'interramento della ferrovia rende possibile una ricucitura della città tra gli ambiti attualmente divisi dai binari. L'arrivo della ferrovia infatti, a metà dell'800, è stato possibile perché i binari sono stati costruiti al di fuori dell'ambito urbano. La stazione ha determinato una connessione privilegiata verso l'ambito urbano costruendo relegando l'altro lato della ferrovia (attuale zona di Cristo Re - Corso Buonarroti) a ruolo di retro urbano, sul lato ovest della ferrovia sono stati infatti costruiti complessi ingombranti come ad esempio fabbriche, magazzini e lo stadio che sono attualmente in fase di dismissione per tornare a essere brani di città. Il collegamento tra i vari ambiti urbani ai due lati della ferrovia si rende quindi necessario attraverso la ricucitura che l'interramento può consentire. Solitamente questa operazione viene realizzata aumentando il numero di connessioni attraverso sopra passaggi o sotto passaggi che permettono una connessione puntuale ma non una vera e propria ricucitura urbana. Nel caso di Trento, grazie all'interramento, sarà invece possibile ricollegare e dare completa continuità ai due ambiti ovvero ai due lati urbani attualmente separati.

Scenari Urbani Partecipati per l'Ecologia e la Rigenerazione

SUPERTRENTO

Glossario

➤ Areale della linea ferroviaria del Brennero.
Visto del Molino Vittoria e del Dipartimento di Lettere e Filosofia.




Informati

Incontri Tematici

Incontri tematici

1. Mobilità, connessioni, intermodalità

6 maggio 2023
Ex Atesina / Sala Carrozzeria

 I testi dei capitoli che seguono sono scritti grazie alla documentazione audio/video dei contributi dei relatori e delle relatrici intervenuti durante la giornata o durante i tavoli tematici e pertanto non sono scritti direttamente dagli autori o dalle autrici.

Informati

Immagina

Partecipa

» Areale della linea ferroviaria del Brennero visto del MUSE e di Palazzo delle Albere.



Progetti in corso

Il P.U.M.S. - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Trento

Valentina Benoni
Comune di Trento
Progetto Mobilità e Rigenerazione urbana
Ufficio Mobilità sostenibile

➔ scarica le slide su supertrento.it

I dati del PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) mostrano come la città di Trento sia dipendente dall'auto. A parte il traffico di attraversamento i passeggeri/giorno riferibili al traffico privato sono circa 386.000 mentre quelli riferibili al trasporto pubblico nel suo complesso (urbano, extraurbano, treno) sono circa 80.000.

L'obiettivo dell'Amministrazione comunale è quindi quello di **modificare il "modal share" della città facendo guadagnare 10-14 punti percentuali alla sostenibilità**. Per raggiungere questo obiettivo il PUMS propone di attivare una serie di azioni sinergiche legate sia ad aspetti infrastrutturali che gestionali.

Una delle azioni principali è la **creazione di nuove cerniere di mobilità a nord e a sud** della città per l'**interscambio modale dall'auto a mezzi di trasporto sostenibili** e la **messa in sicurezza di assi viari/nodi esistenti**.

Una notevole valenza è attribuita agli interventi sul trasporto pubblico - la **realizzazione di corsie preferenziali** e del **"bus rapid transit" in direzione nord sud** - e sul trasporto pubblico in sede fissa.

Le azioni di mobilità sostenibile previste sono orientate a ottenere una maggiore vivibilità degli spazi urbani soprattutto a vantaggio di pedoni e ciclisti. Uno dei punti fondamentali è quello della sosta su strada da delocalizzare in aree meno pregiate o individuate ad hoc per recuperare spazi per la mobilità dolce. Una delle azioni più importanti del PUMS per la ciclabilità è dunque lo **sviluppo della Bicipolitana di Trento**, una serie di linee/percorsi segnalati e contraddistinti da colori e numeri che collegano i quartieri e le circoscrizioni.

Un'altra iniziativa è la realizzazione di una Zona 30 diffusa per riequilibrare la distribuzione degli spazi della strada cercando di restituirne il più possi-

bile all'utenza più "debole", pedoni e ciclisti. A ciò si affianca lo sviluppo delle "zone scolastiche" che sono grandi attrattori di traffico.

Per poter valutare l'efficacia delle azioni proposte, è fondamentale il loro monitoraggio attraverso cui si potrà verificare il raggiungimento degli obiettivi e/o introdurre azioni correttive.

Hub di interscambio della mobilità all'area ex-SIT

Franco Voltolini
Comune di Trento
Progetto Mobilità e Rigenerazione urbana
Ufficio Rigenerazione e Innovazione urbana

➔ scarica le slide su supertrento.it

L'obiettivo principale del progetto sull'area dell'ex gasometro riguarda il **potenziamento dell'attuale centro intermodale della città e la ricucitura del rapporto tra il centro storico a est, oltre la ferrovia, e il fiume Adige a ovest**.

Il progetto è costituito da un edificio con:

- ✦ piano interrato adibito a parcheggio pubblico a uso pertinenziale;
- ✦ piano terra per la **nuova stazione delle auto-corriere**;
- ✦ copertura dedicata ai percorsi, a un **giardino pensile** e al **punto di partenza dell'impianto verso la destra Adige e il Monte Bondone**.

Il progetto prevede anche il completamento della bonifica dell'area, effettuata parzialmente tra il 2021 e il 2022 e resa necessaria dai residui delle lavorazioni per la produzione del gas.

L'attuale stazione è posta a sud di quella dei treni (tra le due stazioni si trova la chiesa di San Lorenzo). L'allontanamento di circa 200 m dell'autostazione dalla stazione dei treni rispetto alla posizione attuale è compensata da:

1. la semplificazione dell'accesso dei mezzi all'autostazione con conseguente riduzione del traffico su piazza Dante;
2. l'integrazione nel centro intermodale del collegamento a fune verso il Monte Bondone;
3. la possibilità di eliminare le attuali pensiline dell'autostazione per riqualificare il contesto della chiesa di San Lorenzo ricucendo il rapporto storico con Torre Vanga.

L'impianto a fune prevede un primo tratto orizzontale a collegare le due sponde del fiume e il previsto grande parcheggio di attestamento in destra Adige, quindi la risalita verso Sardagna e, in un secondo lotto, il collegamento con Vaneze e

Vason (il centro alla quota più elevata del Monte Bondone). Nella logica dell'intermodalità, per questa **innovativa offerta territoriale "città/montagna"**, il **nuovo collegamento a fune deve necessariamente integrarsi con il sistema complessivo della mobilità**.

Dal punto di vista della ciclabilità (lì si intersecano le reti locale e sovralocale) è prevista una ciclo-pedonale che, attraverso il giardino pensile sulla copertura, collega il centro città con il fiume.

Il parcheggio interrato pubblico ad uso pertinenziale di circa 150 posti auto sarà a favore della zona ovest del centro storico che soffre attualmente per la scarsità di posti auto per i residenti. Nello stesso tempo tale parcheggio va a contrastare l'inadeguata occupazione delle strade da parte delle auto in sosta.

Il sacrificio dell'attuale parcheggio a rotazione (circa 350 posti auto) sarà compensato con la realizzazione del grande parcheggio nell'area Ex Italcementi in destra Adige collegato direttamente alla viabilità principale e alla città tramite una passerella ciclopedonale e tramite il collegamento a fune sopra descritto.

La copertura del nuovo edificio sarà caratterizzata dalla rete dei collegamenti in quota con il percorso ciclopedonale e con la partenza del collegamento a fune verso la destra Adige e il Monte Bondone attraverso un giardino pensile di circa 5.000 mq di integrazione e collegamento con il percorso verde esistente lungo l'argine del fiume e con il possibile futuro parco lineare lungo il sedime della ferrovia che si prevede in interrimento.

L'impianto a fune Trento/Monte Bondone

➔ scarica le slide su supertrento.it

Giuliano Franzoi
Comune di Trento
Progetto Mobilità e Rigenerazione urbana

La decisione di realizzare un collegamento fra Trento e il Monte Bondone, dopo 100 anni di dibattiti, è stata presa dal Consiglio comunale nel 2018 in fase di approvazione del documento di sviluppo territoriale per il Monte Bondone "Agenda strategica – sistema Bondone 2035". Per sancire questa decisione, nel 2019 è stata introdotta nello strumento urbanistico comunale un'indicazione seppur simbolica del collegamento (non c'erano allora sufficienti elementi per una previsione a tutti gli effetti). Da allora sono stati elaborati alcuni approfondimenti progettuali che hanno portato, in una collaborazione tra Comune, Provincia e Trentino Sviluppo, alla definizione del progetto di seguito illustrato che ha ottenuto il finanziamento sui fondi di cui all'art. 33 bis del DL 30/04/2022, n. 36.

I principi ispiratori del progetto sono:

- ✦ un **impianto rivolto a residenti, fruitori della città e turisti** per **valorizzare le diverse caratteristiche dei luoghi** nella logica di una **offerta territoriale "città-montagna" unitaria**;
- ✦ il collegamento diretto tra il centro intermodale cittadino e la montagna;
- ✦ il collegamento con la destra Adige e con il previsto parcheggio di attestamento ovest della città (zona Motorizzazione);
- ✦ il **collegamento con il sobborgo di Sardagna** che conferma, seppure ricollocato e ridefinito tipologicamente, l'attuale collegamento funiviario in **funzione di trasporto pubblico**;
- ✦ il collegamento a monte con i **due principali centri del Monte Bondone: Vaneze** (1300 m slm) e **Vason** (1600 m slm).

Il progetto è composto da 2 lotti funzionali.

Il primo (per 630.000 passeggeri/anno) prevede:

- ✦ 1ª stazione di partenza dal centro intermodale della città in sinistra Adige;
 - ✦ 2ª stazione in corrispondenza del previsto grande parcheggio di attestamento ovest della città in destra Adige;
 - ✦ 3ª stazione a Sardagna.
- Il secondo (per 910.000 pass/anno) prevede:
- ✦ 4ª stazione a Vaneze;
 - ✦ 5ª stazione di arrivo a Vason.

Dal punto di vista tecnico entrambi i lotti prevedono:

- ✦ cabinovie ad ammorsamento automatico con cabine a 10 posti;
- ✦ velocità di 6 m/s;
- ✦ potenzialità massima di trasporto 1800 P/h;
- ✦ intervallo partenze 20 s.

I tempi di percorrenza prevedono:

- ✦ per il primo lotto da Trento (sinistra Adige) a Sardagna 5' e 15";
- ✦ per il secondo lotto 7' e 1" fino a Vaneze e ulteriori 4' e 45" fino a Vason.


Elemento fondamentale del progetto è la sua integrazione nel sistema di mobilità cittadino. L'impianto è inteso come "trasporto rapido di massa" ed è connesso ai nodi di interscambio modale. La partenza è infatti prevista nell'area ex SIT dove è previsto il potenziamento del centro intermodale cittadino con la ricollocazione della stazione delle autocorriere, rendendo immediata l'interconnessione con tutte le modalità del trasporto pubblico (ferrovie, bus urbani, bus extraurbani). La connessione tra il centro intermodale e il parcheggio in destra Adige intercetta anche la mobilità veicolare privata e collega più strettamente la città con l'Ex Italcementi, una delle principali aree di trasformazione della città.

L'attenzione all'interconnessione modale è un principio fondamentale per favorire una mobilità alternativa all'automobile privata a maggior ragione nella prospettiva del potenziamento del sistema ferroviario lungo il Corridoio del Brennero che renderà molto più attrattive le città lungo la ferrovia.

Incontri tematici

1. Mobilità, connessioni, intermodalità

6 maggio 2023
Ex Atesina / Sala Carrozzeria

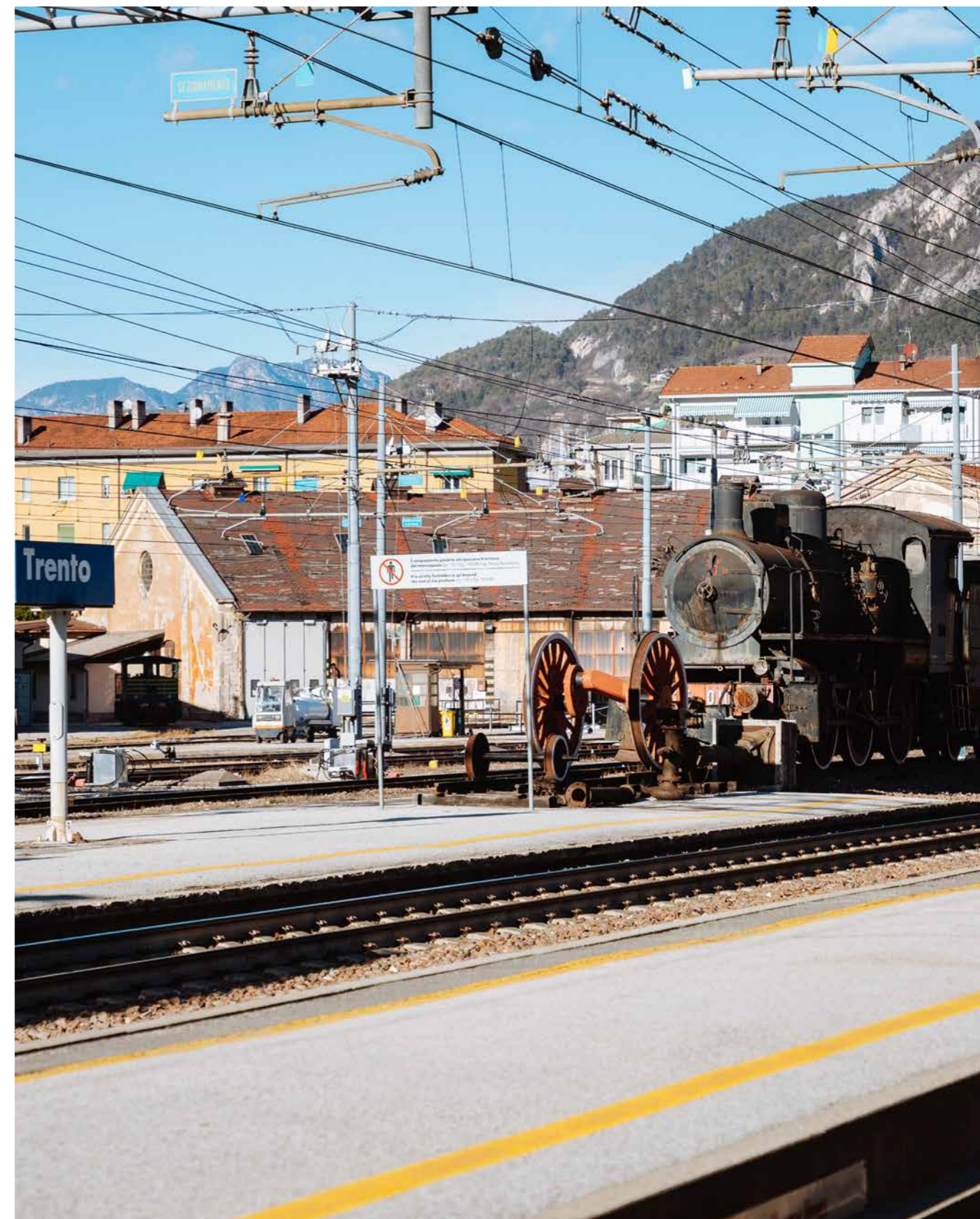
 I testi dei capitoli che seguono sono scritti grazie alla documentazione audio/video dei contributi dei relatori e delle relatrici intervenuti durante la giornata o durante i tavoli tematici e pertanto non sono scritti direttamente dagli autori o dalle autrici.

Informati

Immagina

Partecipa

» Areale della stazione di Trento. Vista dell'edificio della ex rimessa ferroviaria "Trazione Vapore".



Immagina

Incontri Tematici

Tendenze in atto e strategie per nuovi scenari

Andrea Spinosa

Il trasporto pubblico nella città liquida

➔ scarica le slide su supertrento.it

Ci troviamo ad affrontare tre grandi sfide legate all'impatto a scala planetaria delle attività antropiche e delle scelte quotidiane: il surriscaldamento climatico, il collasso della biodiversità, la perdita di suolo fertile. È evidente che **la via per ridurre l'impatto delle attività umane passa per il trasformare le città non solo nei luoghi dell'efficienza ma anche del buon vivere**. È dunque il momento di pensare alla sostenibilità urbana.

Ogni cittadino abita in un luogo (la residenza), opera in un luogo (il lavoro) e durante la giornata usufruisce di svariati altri luoghi per soddisfare i propri bisogni (servizi). Il miglioramento della sostenibilità dell'abitare o dei processi produttivi, visti nella loro fissità, risponde solo parzialmente al problema. Inquadrali invece dinamicamente (casa-lavoro-servizi) all'interno del ciclo relazionale che li unisce permette di elaborare una soluzione di sostenibilità con un beneficio dunque proiettato sul sistema relazionale che costituisce la forma delle città.

Oggi il **modello urbano prevalente** determina **due effetti**: la **rarefazione della densità territoriale** e l'**indebolimento delle funzioni urbane**. L'automobile esercita una funzione fortemente corrosiva sul tessuto urbano. L'implosione dei centri storici è dovuta al prevalere della regola della strada: il traffico tende infatti a ridistribuirsi in maniera uniforme su

① *Laureato all'Università Sapienza di Roma in Ingegneria edile con specializzazione in pianificazione territoriale e progettazione dei trasporti è dottorando di ricerca in Ingegneria civile e Architettura all'Università Sapienza di Roma. È stato specialista per la progettazione di nuove linee di trasporto di massa per Roma Servizi per la Mobilità S.r.l., Patrimonio Mobilità Rimini, Comune di Fiumicino e specialista per la progettazione di sistemi Tram-Treno per il Comune di Reggio Emilia. Svolge attività di divulgazione sul tema della mobilità partecipando a iniziative pubbliche e convegni e curando la pubblicazione di contenuti e approfondimenti su cityrailways.com.*

tutta la rete, rifluendo dai nodi più congestionati. Se le attività produttive si trovano a inseguire questa redistribuzione, non troveranno nessun impedimento nello spostarsi verso aree più accessibili. Se questo processo trova campo libero, la città viene ribaltata: ai centri medioevali e rinascimentali (non progettati per l'automobile) risulteranno più appetibili le sterminate periferie in cui ci si può spostare anche attraverso ampie strade di scorrimento. All'isotropia territoriale corrisponde inoltre una pianificazione anisotropa del trasporto centrata solo sulle esigenze delle aree urbane centrali. Il cardine della **nuova questione urbana** è dunque qui: **l'automobile ha permesso l'urbanizzazione diffusa del territorio, il trasporto pubblico di massa non permette l'utilizzo diffuso delle città**. L'uso del mezzo privato assume carattere di ovvietà mentre il mezzo pubblico resta relegato allo stato di costrizione.

Ma in un mondo sempre più complesso che necessita di rendere l'utilizzo delle risorse efficiente, è fondamentale indagare il rapporto che le infrastrutture di trasporto collettivo in sede propria (TCSP) hanno su *urbs* e *civitas*, definendo degli indicatori di misura per monitorare nel tempo la loro efficacia. Si tratta di individuare e indagare tutti i parametri alla base delle relazioni psicometriche - spesso incon-

sapevoli - che governano l'attrattività del trasporto pubblico rispetto all'uso del mezzo privato.

La mobilità come sineddoche della pianificazione territoriale

Pianificare la mobilità significa restituire accessibilità a un territorio. Una **scarsa accessibilità comporta la limitazione o l'impossibilità di attuare i principi di coesione sociale, economica, territoriale, simbolica**.

L'obiettivo oggi quindi è quello di standardizzare un approccio alla progettazione delle infrastrutture non più meramente tecnico ma olistico, ideato per realizzare infrastrutture che permettano ai residenti di:

1. accedere ad attività e servizi essenziali;
2. soddisfare sogni e aspirazioni secondo principi di equità, solidarietà e mixité;
3. realizzare una città accogliente e aperta per tutte le componenti sociali.

Vanno quindi individuati set di indicatori di misura di questioni centrali idonee a discriminare l'efficienza e l'efficacia di una infrastruttura di trasporto non solo in termini intrinseci - costo lordo di esercizio, fabbisogno energetico - ma soprattutto in termini di interazione con la città. Tali sono ad esempio:

- ✦ effetto della tecnologia sul costo percepito del tempo di viaggio sul mezzo pubblico: un tram risulta più attraente di un autobus? In caso di risposta affermativa o negativa, perché?
- ✦ effetto sulla distribuzione delle attività artigianali, commerciali e produttive: è generalizzabile quanto emerso da alcuni bilanci ex post svolti in Francia circa una ripartizione favorevole alle zone prossime a una linea tranviaria entro i primi 10 anni di esercizio?
- ✦ effetto sulla scelta del luogo di residenza: in questo caso i dati documentali non sono affatto univoci. Né nello stesso territorio, come mostrato ancora dai *Bilan LOTI* di differenti città francesi, né

tra casi studio presentati nella letteratura di Paesi differenti (ad esempio Friburgo e Firenze): è gioco-forza che l'effetto dell'infrastruttura vada studiato allargando l'analisi anche ai vigenti meccanismi di governo del territorio e alle politiche adottate sul controllo del *laissez-faire*.

L'ambizione è quella di costruire un modello analitico di riferimento nell'ambito accademico e amministrativo-decisionale.

Tra pandemia e aumento dei costi dei carburanti: la mobilità che sarà

Per quanto articolato e complesso possa essere un modello di stima delle scelte di mobilità della popolazione, permarrà sempre un'alea previsionale legata a fattori contingenti. Assumendo, cautelativamente, un mantenimento *business-as-usual* dei modelli pre-pandemici, i dati raccolti sul campo nel periodo aprile 2020 - febbraio 2023 mostrano:

- ✦ una standardizzazione del telelavoro, nel terziario e nei servizi, a un terzo circa delle ore mensili;
- ✦ una limitazione residuale della didattica a distanza;
- ✦ un progressivo completo **riassorbimento del "timore del contagio"** nell'uso del mezzo pubblico;
- ✦ una crescente prevalenza della spinta a contenere i costi generali della mobilità.

La combinazione di questi fattori sta portando a:

- ✦ una riduzione degli spostamenti complessivi entro una quota dell'85-88% rispetto al livello di riferimento pre-pandemico;
- ✦ un aumento degli spostamenti non sistematici, in particolare quelli che si svolgono fuori dalle canoniche fasce di punta giornaliera;
- ✦ una progressiva diversione modale dall'uso del mezzo privato a quello pubblico.

L'aumento dell'**inflazione**, che vede un non altrettanto rapido adeguamento dei salari, può avere un **impatto significativo sulle abitudini di mobilità delle persone**, poiché **influisce sul potere d'ac-**

quisto e sui costi associati ai vari modi di trasporto. In particolare:

- ✦ riduzione del potere d'acquisto eroso dall'inflazione che rende più difficile anche coprire i costi legati alla mobilità, come l'acquisto di un'auto, il carburante, i biglietti del trasporto pubblico e i costi di manutenzione dei veicoli;
- ✦ scelta massiva di mezzi di trasporto più economici a causa della riduzione del potere d'acquisto
- ✦ incremento dell'uso di veicoli usati poiché le persone cercano opzioni più economiche per soddisfare le proprie esigenze di mobilità
- ✦ ritardo nell'acquisto di veicoli elettrici o di ultima generazione perché tendono ad avere un prezzo d'acquisto più elevato rispetto ai veicoli a combustione interna
- ✦ contrazione degli investimenti in infrastrutture di mobilità
- ✦ prioritizzazione della mobilità locale e riduzione della percorrenza media degli spostamenti
- ✦ spinta verso il telelavoro e la flessibilità lavorativa per ridurre le spese legate agli spostamenti quotidiani.

In un quadro così articolato, l'**attrattività del trasporto rapido di massa** – come **metropolitane, tram, treni suburbani e sistemi di bus rapid transit (BRT)** – è **destinata ad aumentare nei prossimi anni** grazie a una serie di fattori:

- ✦ maggiore consapevolezza verso la sostenibilità ambientale che diventerà sempre più attraente per i viaggiatori e le autorità locali
- ✦ tecnologia e digitalizzazione (MaaS) che renderanno questi servizi più accessibili e convenienti per gli utenti.
- ✦ comfort e accessibilità che renderanno il trasporto rapido di massa più attraente per un'ampia gamma di utenti.
- ✦ puntualità e affidabilità che li renderà più competitivi rispetto alle auto private e ad altre forme di trasporto.

- ✦ sicurezza e vigilanza che renderà il trasporto rapido di massa più sicuro e attraente per gli utenti.
 - ✦ integrazione multimodale che permetterà agli utenti di pianificare e pagare facilmente per viaggi multimodali.
 - ✦ espansione delle reti che contribuirà a ridurre la congestione del traffico e a migliorare la qualità dell'aria nelle aree urbane.
 - ✦ politiche e incentivi che aumenteranno l'attrattività del trasporto pubblico premiando in particolare l'offerta di maggiore qualità quale è quella del trasporto rapido di massa.
- L'effetto di questi elementi spinge verso una anticipazione del ritorno, a parità di offerta e di condizioni demografiche, ai livelli di domanda pre-pandemici tendenzialmente già entro il biennio 2023-2024. Tendenzialmente si nota **negli scenari previsionali mediani e sempre a scenario demografico costante, una progressione tendenziale positiva compresa tra il +10% e il +20% al 2028-2030.**

Mobilità per tutti

Come è noto, le infrastrutture di trasporto modificano l'utilizzazione del suolo, la ripartizione delle attività e il comportamento del traffico. Esse esercitano un influsso sugli sviluppi locali che tende a disporsi su piani diversi e non sempre concordi:

- ✦ gli investimenti nelle infrastrutture possono favorire la creazione di assi attrezzati, come per esempio la concentrazione di posti di lavoro lungo un tale corridoio;
- ✦ può aver luogo una disgiunzione o un'aggregazione funzionale, per esempio sotto forma di uno spostamento di servizi (come il proliferare di stereotipati luoghi del *loisir* ai margini delle città);
- ✦ la struttura del "centro storico" può modificarsi nel senso di una ulteriore centralizzazione o anche di un decentramento delle attività;
- ✦ lo sviluppo economico regionale viene incentivato o eventualmente anche frenato.

In tal senso **le infrastrutture di trasporto possono modificare le relazioni gerarchiche nel territorio: l'integrazione di città e regioni rurali, di aree d'insediamento e di ricreazione, come pure l'interrelazione delle città e il collegamento con altri distretti**, province e regioni. In sintesi, più che rispondere in maniera statica a un bisogno li influenzano in maniera attiva e dinamica.

Le infrastrutture di trasporto inoltre trovano nel tessuto sociale il corrispettivo (quasi sempre trascurato) degli influssi che hanno a livello territoriale:

- ✦ passaggio dalla sfiducia del non avere alternative a quella dell'affidarsi agli altri, alla fiducia di potersi muovere da soli in libertà;
- ✦ passaggio dalla staticità dell'ineluttabilità alla dinamicità della possibilità di avere una scelta.

Un luogo inaccessibile sarà sempre lontano e remoto. Un luogo accessibile sarà sempre in grado di cogliere le opportunità di un mondo in rapida trasformazione. Per una Città come per un Borgo, la vera declinazione dell'essere "smart" è tutta nella capacità di garantire la massima inclusione sociale al proprio territorio.

È in questa inclusione che ritroviamo i classici quattro fattori dell'accessibilità, le quattro lenti che discriminano lontananza o vicinanza, accessibilità o inaccessibilità:

1. geografica: in senso orizzontale, quando c'è una discontinuità di mezzo, come il mare, oppure verticale, quando c'è una differenza di quota altimetrica;
2. sociale: quando l'accessibilità è preclusa ad una determinata classe (d'età, di reddito, ecc.);
3. percettiva: quando un luogo appare distante perché degradato e poco rassicurante;
4. economica: quando è il costo – percepito – dello spostamento a rendere un luogo distante.

↳ Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Incontro tematico.



Scenari Urbani Partecipati per l'Ecologia e la Rigenerazione

SUPERTRENTO

Immagina

Incontri Tematici

Pratiche, progetti e testimonianze

Sara Venturoni

Le stazioni del futuro

Scenari Urbani Partecipati per l'Ecologia e la Rigenerazione

La stazione ferroviaria è il luogo del movimento: esprime il dinamismo di uno spazio concepito per il viaggio e per lo scambio modale ed è protagonista di ciclici cambiamenti che accompagnano o stimolano l'evolversi degli stili di mobilità e del tessuto urbano in cui è inserita. Per comprendere la centralità che le stazioni assumono nel territorio nazionale basta osservare attentamente la localizzazione delle oltre 2000 stazioni ferroviarie italiane. Nel raggio di soli tre chilometri da una stazione vive e lavora oltre metà della popolazione residente, si trovano la quasi totalità degli atenei e dei dipartimenti universitari, nonché una variegata concentrazione di servizi e imprese, monumenti e spazi per la salute, la cultura, lo svago e lo sport.

Trasformare le stazioni ferroviarie in hub intermodali e poli di servizi, capaci di **incentivare l'uso del treno** e di **influire positivamente sui territori**, è una delle attività che vede attualmente Rete Ferroviaria Italiana – RFI – impegnata su tutto il territorio nazionale. Le stazioni ferroviarie rappresentano il punto di contatto più significativo tra il sistema ferroviario e il territorio attraversato e la relazione che esse instaurano con il contesto urbano influisce positivamente sia sulla qualità dei servizi che sul funzionamento delle stazioni stesse. Questo processo di riavvicina-

① *Architetto, esperta di stazioni ferroviarie, politiche di mobilità e sviluppo urbano sostenibile. Da 30 anni nel Gruppo FS ha maturato una consolidata esperienza multidisciplinare e trasversale negli ambiti strategic planning, real estate development, asset management, engineering & construction management, mobility & parking management e ha ricoperto diversi ruoli nel governo di società di capitale, pubblico e pubblico-privato e nella gestione di organizzazioni complesse. Dal 2018 è la Responsabile della Direzione Stazioni di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., struttura che svolge le responsabilità di proprietario e di conduzione delle stazioni della rete, deputata a garantire il presidio dell'evoluzione del ruolo delle stazioni come nodo trasportistico e polo di servizi, il processo di definizione delle strategie di sviluppo sostenibile e di valorizzazione commerciale, la gestione degli investimenti end-to-end e degli asset di competenza. Dal settembre 2022 è Presidente del CdA di Grandi Stazioni Rail S.p.A., società – operante sotto il controllo di RFI S.p.A. – incaricata di riqualificare, valorizzare e gestire le quattordici principali stazioni ferroviarie italiane.*

mento tra le città e le stazioni ferroviarie non si può limitare a un obiettivo generico frutto della volontà univoca del gestore, ma deve essere il frutto di uno studio approfondito di ogni territorio coinvolto e di un percorso condiviso tra RFI e le Istituzioni locali. Le stazioni ferroviarie infatti non sono più un semplice luogo di transito, dove iniziare o terminare un viaggio, ma diventano veri e propri hub di servizi, ricoprendo un ruolo centrale nel contesto urbano e stimolando la riqualificazione del tessuto urbano circostante.

La sfida proposta è impegnativa e stimolante sia per RFI che per i contesti in cui si inseriscono le stazioni, e che può essere vinta grazie alla collaborazione tra RFI e tutti gli *stakeholder*. Il ruolo delle stazioni ferroviarie è strategico in ottica di una transizione ecologica e digitale di tutto il territorio. Nella città contemporanea il loro potenziale è quello di essere simultaneamente un nodo intermodale tra reti di trasporto e un polo di servizi sia per residenti che per turisti.

La pianificazione strategica passa attraverso 3 obiettivi complementari:

- ✦ Soddisfare le esigenze di mobilità delle persone (residenti, *city users* e turisti)
 - ✦ Aumentare la connettività e l'integrazione della rete
 - ✦ Contribuire allo sviluppo sostenibile del territorio
- Per migliorare le capacità di progettazione e svi-

luppo dei servizi e per definire un nuovo ed efficace modello di *governance* del territorio, RFI ha implementato uno specifico sistema di *location intelligence* che mappa gli elementi trasportistici, urbanistici, demografici e sociali del territorio, così come la localizzazione dei servizi e dei poli di attrazione. Grazie a esso è possibile sviluppare una fotografia costantemente aggiornata dei cambiamenti in atto e di quelli necessari per migliorare efficienza, qualità e attrattività delle stazioni ferroviarie e delle aree circostanti.

Attraverso l'approccio *data-driven* si possono costruire scenari di domanda di mobilità basati sull'utilizzo reale della rete, che costituiscono la base per valutare la potenzialità di ogni singolo nodo in base al territorio in cui questo si inserisce. In base a questa lettura è quindi possibile comprendere come costruire per ogni territorio un'offerta di servizi adeguata che si integri con la proposta attuale e futura del territorio stesso, scoprendo la "vocazione" di ogni singola stazione. Questo processo permette di coinvolgere in maniera cosciente tutti gli *stakeholder* interessati, portando alla progettazione integrata delle future stazioni.

Il processo di rinnovamento delle stazioni sul territorio italiano prevede tre ambiti di intervento principali: le aree di distribuzione alle banchine, le aree del fabbricato viaggiatori e le aree esterne di accesso e di interscambio. Questi tre ambiti ricadono tutti nello stesso perimetro di intervento e vanno valutati contestualmente per valorizzare ogni singola stazione in termini di: accessibilità, efficienza del servizio ferroviario e servizi complementari.

Nella visione complessiva RFI si propone degli obiettivi di sostenibilità ambiziosi ma fondamentali per garantire un miglioramento in ambito di accessibilità, prestazioni delle aree esterne e ottimizzazione delle prestazioni energetiche degli edifici.

Dal punto di vista strategico ogni intervento si connota come segue:

- per migliorare il sito e l'accessibilità:
 - ✦ Aumento e miglioramento dell'accessibilità ai trasporti pubblici
 - ✦ Promozione del traffico ciclopedonale
 - ✦ Aumento dei collegamenti intermodali
 - ✦ Creazione di viali alberati e strade ombreggiate
- per migliorare le prestazioni delle aree esterne:
 - ✦ Gestione efficiente delle acque di irrigazione
 - ✦ Gestione dell'acqua piovana
 - ✦ Riduzione dell'effetto isola di calore
 - ✦ Riutilizzo e riciclo dei materiali
 - ✦ Aumento delle fonti rinnovabili
- per ottimizzare le prestazioni energetiche degli edifici:
 - ✦ Recupero degli edifici in disuso
 - ✦ Riduzione dei consumi idrici negli edifici
 - ✦ Ottimizzazione delle fonti di luce naturale

Il **recupero delle stazioni** intrapreso da RFI riguarda già il **fabbricato storico della stazione di Trento, sottoposto a un percorso di restauro e di valorizzazione**, ma assumerà un **valore esponenzialmente maggiore nello scenario del futuro interramento** (e del **quadruplicamento della linea storica**). In Italia sono già in atto molti processi analoghi, che partendo da contesti territoriali estremamente diversi, che vanno dai grandi centri urbani a realtà più contenute, stanno progressivamente portando a un'integrazione tra la rete ferroviaria e i contesti cittadini di cui fanno parte.

Tra gli esempi più significativi vengono illustrati quelli relativi alla stazione di Milano - Porta Garibaldi, dove al progetto complessivo di riqualificazione dell'area si aggiungerà a breve il progetto di pedonalizzazione di Piazza Freud, e quello di Bologna Centrale con la creazione del Polo della Memoria come testa di ponte di un nuovo sistema esteso di riqualificazione urbana.

I progetti per la stazione di Bergamo e di Venezia Mestre propongono invece un sistema di ricucitura del tessuto urbano attraverso dei collegamenti so-

Immagina

Incontri Tematici

praelevati integrati nella stazione, che così assume al contempo il duplice ruolo di centro intermodale per il territorio e snodo di mobilità urbano. La **stazione di Trento rappresenta quindi un'enorme risorsa**, non solo per RFI e per la città ma **per tutto il territorio** della Provincia di Trento, poiché, come si evince dalle analisi esposte, **rappresenta il nodo di una domanda di area vasta, ovvero non esclusivamente urbana**. Pertanto la nuova stazione dovrà essere pensata come un nodo intermodale per il collegamento tra l'intero territorio provinciale e la rete nazionale. Al contempo lo scenario dell'interramento si rivela come una grande opportunità di riconnessione urbana per la città, che a differenza di altri esempi esposti, potrebbe realizzarsi recuperando completamente il sedime degli attuali binari, senza ricorrere a collegamenti sopraelevati che rappresentano necessariamente delle soluzioni puntuali e non estese.

Roberto Corbia

Il coinvolgimento della cittadinanza nei processi di innovazione della mobilità e dello spazio pubblico

Fondazione Innovazione Urbana è un centro multidisciplinare di ricerca, sviluppo, co-produzione e comunicazione delle trasformazioni urbane che ha come obiettivo la costruzione dell'immaginario futuro della città.

La *Fondazione* ha seguito, ad esempio, il percorso di **coinvolgimento dei cittadini per la redazione del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile**. L'obiettivo principale del PUMS di Bologna prevede al 2030 la riduzione delle emissioni dovute al traffico del 40% rispetto al 1990, attraverso una **riduzione del 28% della mobilità privata su gomma**, ottenibile grazie a un **potenziamento della mobilità in bicicletta e l'aumento degli spostamenti con il trasporto pubblico**. La nuova **rete del trasporto pubblico metropolitano prevista dal PUMS** si basa sull'**integrazione del trasporto ferroviario metropolitano con quattro nuove linee tranviarie**. *Fondazione Innovazione Urbana* ha seguito anche il percorso di coinvolgimento dei cittadini nella fase di realizzazione della nuova rete tranviaria di Bologna facendo sì che i cittadini fossero sempre informati sullo stato di avanzamento del progetto. Un ruolo importante in ciò l'hanno avuto da un lato le attività svolte per rendere comprensibili al pubblico le informazioni tecniche del progetto e le

① *Laureato in Urbanistica all'Università di Firenze, ha conseguito il Master in Architettura del Paesaggio all'Universitat Politècnica de Catalunya ed è dottorando di ricerca in Ingegneria e Architettura all'università degli studi di Cagliari. Nel 2014 entra a far parte del Gruppo G124 istituito da Renzo Piano per sviluppare progetti di rigenerazione urbana. Dal 2015 al 2018 fa parte del team R&D dello studio Mario Cucinella Architects e diviene direttore del corso Architecture as a Social Business della Scuola Post Graduate da lui fondata. Dal 2019 lavora per la Fondazione Innovazione Urbana di Bologna, dove è coordinatore dell'area innovazione nelle trasformazioni dello spazio urbano.*

➔ scarica le slide su supertrento.it

diverse fasi progettuali e, parallelamente, le azioni messe in campo per la raccolta di osservazioni, perplessità e proposte da parte dei cittadini per migliorare il progetto e soprattutto per massimizzare le opportunità di rigenerazione urbana già insite nell'opera di costruzione del tram nel contesto cittadino.

Il PUMS di Bologna prevede, **oltre al tram, l'ampliamento della rete dei percorsi pedonali**, cercando di **garantire una loro continuità e ricucitura**, ma anche promuovendo la creazione di nuove aree pedonali nei centri urbani. Particolare attenzione viene data alla tutela delle aree scolastiche, mediante la sperimentazione di *Isole Scolastiche Temporanee* e percorsi sicuri Casa-Scuola. Durante il periodo emergenziale, legato alla pandemia, la Fondazione ha predisposto un piano per la pedonalità emergenziale. Le nuove aree pedonali previste dal piano sono concepite come interventi sperimentali per valorizzare la pedonalizzazione diffusa attraverso interventi creativi di urbanistica tattica, finalizzati alla creazione di nuovi ampi spazi da adibire a funzioni ludico-ricreative, sportive e culturali di prossimità. **Gli interventi di urbanistica tattica non sono concepiti come interventi risolutivi a lungo termine**, quanto piuttosto come **sperimen-**

tazioni di usi alternativi dello spazio pubblico a breve termine, che possono poi successivamente innescare trasformazioni più strutturali. I risultati di tali interventi sono stati analizzati e monitorati. Il metodo utilizzato è del tutto simile a quello utilizzato dal *Public Space Research Group* dello studio Gehl Architects. Sono stati previsti due momenti di osservazione: uno prima dell'intervento, l'altro dopo l'intervento. In queste due fasi sono stati replicati gli stessi strumenti, così che i dati raccolti siano paragonabili e consentano la valutazione dell'impatto della sperimentazione.

Un ulteriore contributo di *Fondazione Innovazione Urbana* in termini di comunicazione, sensibilizzazione e coinvolgimento della comunità, è relativo al piano "Bologna Città 30". Si tratta del piano integrato che intende configurare l'intera rete viabilistica urbana come "zona 30", a eccezione di alcune direttrici stradali dove il limite è stato impostato a 50 km/h. Il piano prevede il ridisegno delle strade, la moderazione del traffico e della velocità per arrivare alla progressiva diffusione di interventi fisici per migliorare la qualità dello spazio pubblico per le persone. Per l'attuazione delle zone 30 è fondamentale puntare alla **comunicazione** e alla **promozione dell'educazione stradale, per sensibilizzare e coinvolgere la comunità nel processo** di adattamento al nuovo sistema viabilistico.

Demetrio Scopelliti

Reinventare Milano. Cambiare prospettiva

➔ scarica le slide su supertrento.it

① Laureato in Architettura al Politecnico di Milano ha lavorato come Urban Designer presso Arup – Masterplanning e Urban Design e Foresight Research and Innovation, è stato Assistente Curatore per la Biennale di Venezia 2016 e Managing Editor di Studio. Dal 2016 ha collaborato come Advisor all'Assessorato Urbanistica Verde e Agricoltura del Comune di Milano, coordinando lo sviluppo di progetti strategici come il Piano di Governo del Territorio Milano 2030, la Strategia di Adattamento Milano 2020, l'Accordo di Programma Scali Ferroviari, il Concorso Internazionale Reinventing Cities promosso da C40 e i programmi Piazze e Strade Aperte. È co-autore della pubblicazione *Cities Alive, Towards a Walking World*, edito da Arup, sul tema della pedonalità in città.

Le iniziative e i progetti sviluppati nella città di Milano dall'*Agenzia Mobilità Ambiente Territorio (AMAT)*, possono essere l'occasione per comprendere la necessità di **mettere in relazione gli interventi a grande e a piccola scala, così come quelli a lungo e a breve termine.** Per avviare il cambio di paradigma necessario ad attuare la transizione ecologica, è fondamentale passare dall'idea di *consumo al riuso, dal grigio al verde, dalle periferie ai quartieri, dalle auto alle persone.*

I progetti di riqualificazione a grande scala in fase di progettazione e realizzazione nell'ambito metropolitano di Milano, come quello del nodo Bovisa, degli scali ferroviari Greco e Farini o dei cantieri della metropolitana M4, evidenziano il **connubio indispensabile tra il potenziamento dei sistemi di mobilità pubblica**, di tipo tranviario o metropolitano, **e la riqualificazione degli spazi pubblici** attraverso l'**infrastruttura verde** dei parchi e giardini, la **mobilità dolce** e la fruizione degli **spazi pedonali**. La necessaria programmazione a grande scala e a lungo termine, se non accompagnata da una realizzazione per *step* e da risultati tangibili e breve termine, rischia di generare scoraggiamento e disaffezione. Durante la fase della pandemia, per accelerare il cambiamento, si è iniziato a spe-

rimentare l'approccio dell'**urbanistica tattica** che prevede che **l'innescò del cambiamento avvenga attraverso una fase sperimentale e temporanea.**

Piazze Aperte è un innovativo programma sviluppato dalla città di Milano nell'ambito della collaborazione tra Agenzia Mobilità Ambiente Territorio (AMAT), *Bloomberg Associates* e la *Global Designing Cities Initiative* che mira a valorizzare gli spazi pubblici trasformandoli in luoghi di aggregazione, ampliando le aree pedonali e promuovendo forme di mobilità sostenibile a beneficio dell'ambiente e della qualità della vita in città. *Piazze Aperte* utilizza l'approccio dell'urbanistica tattica che prevede che il progetto inizi con una fase sperimentale e temporanea. Nell'arco della sperimentazione, è possibile intervenire per migliorare ulteriormente gli spazi, attraverso proposte di iniziative e proficua collaborazione con l'Amministrazione comunale. Dopo aver valutato i risultati degli interventi e condotto indagini con i vari soggetti coinvolti, il Comune analizza la fattibilità di rendere permanente la trasformazione fino a quel momento temporanea prendendo la decisione in funzione delle priorità interne e budget disponibile. Nel 2018 e nel 2019 sono stati sperimentati alcuni dei primi interventi, realizzati in brevi tempi e a

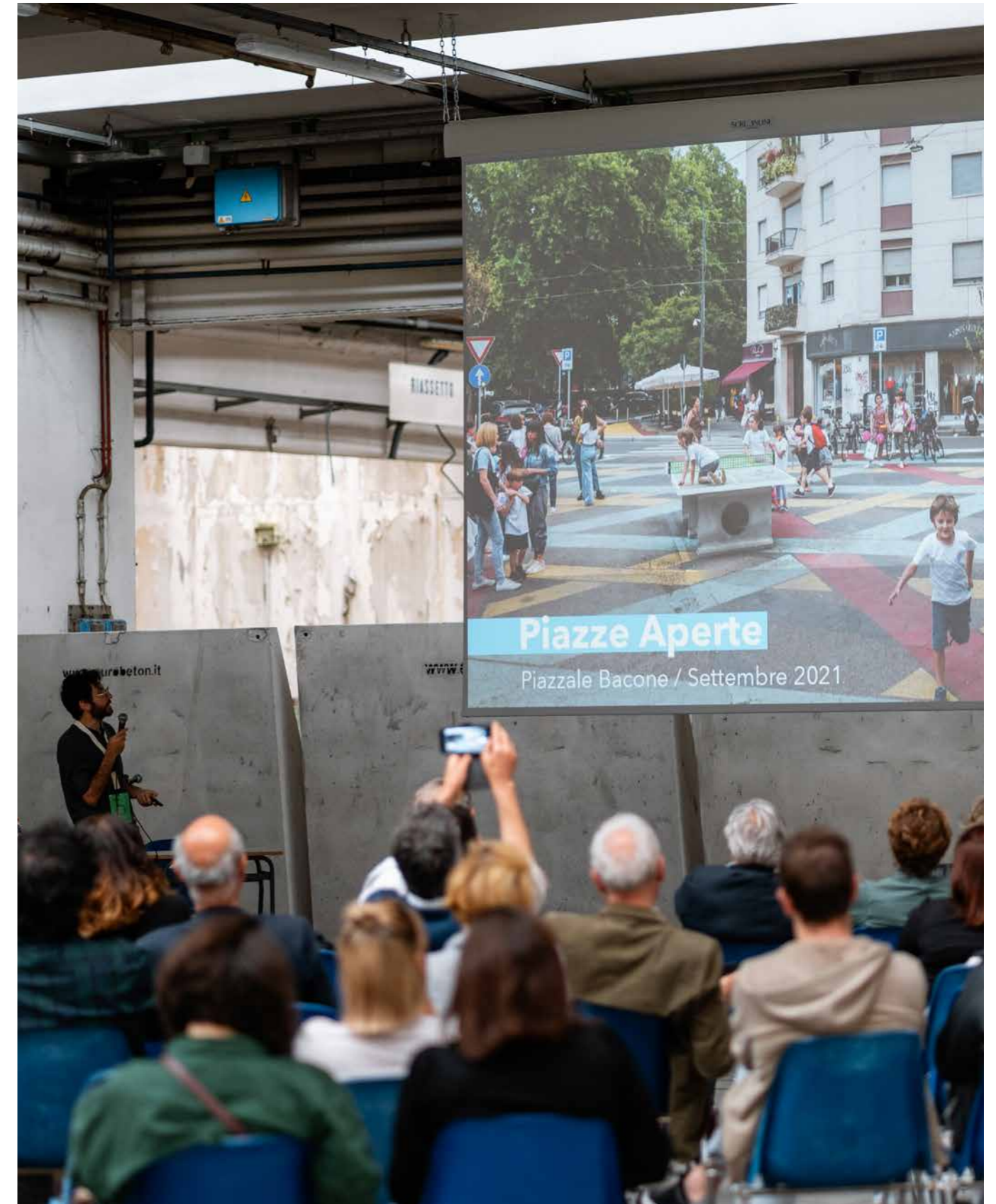
basso costo, che hanno consentito di sperimentare subito e nell'immediato un uso diverso degli spazi della città e favorire la vivibilità dei quartieri. Grazie al successo di queste sperimentazioni, alla fine del 2019 il Comune di Milano ha lanciato un primo bando intitolato "Piazze Aperte in ogni quartiere", che mirava a coinvolgere cittadini e organizzazioni nel reinventare spazi pubblici e piazze a misura di persone e comunità attraverso interventi di urbanistica tattica. Il successo dell'iniziativa e dei 38 interventi realizzati, ha portato Milano a pubblicare, nel 2022, un nuovo avviso per la presentazione di proposte di intervento di riqualificazione in prossimità di scuole d'infanzia, primarie e secondarie di primo e secondo grado: "Piazze Aperte per ogni scuola".

L'approccio di *Piazze Aperte* restituisce ai cittadini un ruolo attivo nel fruire gli spazi, permette loro di diventare promotori di progetti innovativi e attori della trasformazione urbana. Libera lo spazio occupato dalle auto restituendolo ai cittadini, indipendentemente dal ceto sociale, dall'età e dalla loro provenienza, e rendendolo adatto a stare, sostare, stare insieme. *Piazze Aperte* favorisce le relazioni tra le persone, sostenendo il rinforzo di legami di comunità. Inoltre il carattere temporaneo degli interventi - leggeri, veloci ed economici - consente di testare le soluzioni in maniera reversibile, per poter prendere decisioni più corrette e funzionali su sistemazioni strutturali permanenti più dispendiose in termini di tempo e risorse.

Piazze Aperte ha infine dimostrato quanto sia possibile sfruttare le strade della città come veri e propri "cortili". Il processo portato avanti per la scelta e l'implementazione di questo modello, ossia la selezione dei luoghi, il percorso di sensibilizzazione e le strategie progettuali, hanno poi dato al Comune gli strumenti per ottimizzare gli spazi della carreggiata. Strade come Corso Buenos Aires

e Corso Venezia sono state ridisegnate in breve tempo, utilizzando materiali semplici, permettendo così a decine di migliaia di persone di camminare, e andare in bicicletta, in modo facile e sicuro,

» Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Incontro tematico.



Incontri tematici

1. Mobilità, connessioni, intermodalità

6 maggio 2023
Ex Atesina / Sala Carrozzeria

⚠ I testi dei capitoli che seguono sono scritti grazie alla documentazione audio/video dei contributi dei relatori e delle relatrici intervenuti durante la giornata o durante i tavoli tematici e pertanto non sono scritti direttamente dagli autori o dalle autrici.

Informati

Immagina

Partecipa

↳ Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Incontro tematico.



Partecipa

Incontri Tematici

Isole tematiche

Isola tematica con Sara Venturoni

Sara Venturoni introduce il tavolo attraverso un approfondimento focalizzato sulla stazione dei treni di Trento, inquadrandone il ruolo attuale attraverso l'utilizzo della piattaforma di *location intelligence GIS StationLAND*, dalla quale emergono alcuni dati peculiari e di grande interesse per i partecipanti al tavolo:

✦ l'utenza di riferimento della stazione di Trento è un'utenza di area vasta, motivo per cui non si può ascrivere la stazione all'uso esclusivo degli abitanti della città;

✦ l'intermodalità ferro/gomma è quella su cui attualmente (e in prospettiva) si struttura gran parte della mobilità di trasporto pubblico locale tra i centri vallivi, il capoluogo e le destinazioni extra provinciali;

✦ la stazione dei treni rappresenta attualmente uno dei più grandi attrattori di traffico della città, aggravato dalla forte tendenza alla motorizzazione privata del territorio;

✦ il maggiore utilizzo da parte di più passeggeri della linea storica potrebbe portare ad una maggiore attrattività del fabbricato della stazione e dell'intera area, richiedendo una maggiore intermodalità tra il trasporto ferroviario e il trasporto pubblico locale;

✦ per garantire un ottimale livello di intermodalità è fondamentale una sincronizzazione degli orari tra le diverse linee di trasporto.

Ciò che ancora non emerge ma che appartiene ad uno scenario di breve/medio termine è che il fabbricato viaggiatori della stazione FS è attualmente oggetto di un progetto di recupero architettonico che, unitamente all'interramento dei binari, potrebbe renderla un attrattore di nuove funzioni pubbliche (anche con tempistiche differenti).

La prima fase di interazione al tavolo si concentra sull'**assetto proprietario dell'areale ferroviario**, visto come un **elemento caratterizzante di un processo di trasformazione di tale portata**. Vengono poste domande che inquadrano questioni

specifiche cui risponde direttamente Sara Venturoni condividendo una serie di riflessioni basate su esperienze precedenti. In particolare viene chiesto: Esiste già un progetto di interramento? In che modo RFI, che detiene la proprietà di gran parte dell'areale ferroviario, è disposta a costruire una collaborazione con la città?

Sara Venturoni risponde che le soluzioni di sviluppo che si possono intraprendere sono varie:

1. La vendita diretta delle aree alla Pubblica Amministrazione;

2. L'immissione sul mercato delle aree adatte a questo scopo;

3. Lo sviluppo di un partenariato pubblico-privato. RFI sovente si impegna, in operazioni di rigenerazione, a reinvestire in loco le risorse ricavate dalla compravendita delle aree soggette a trasformazione.

La discussione prosegue con una richiesta in merito alla possibilità di edificabilità del sedime dell'areale alla luce del passaggio dei binari interrati. Sara Venturoni risponde che **l'edificazione al di sopra del fascio dei binari non è di per sé preclusa ed è possibile previa progettazione adeguata in fase di interramento. L'area della stazione di Trento però non si presta a una forte densificazione in superficie**, a causa della **necessità tecnica di portare a piano terreno alcuni volumi di servizio**.

Un partecipante richiede specificatamente chi, in caso di concorso per la progettazione dell'area, è la stazione appaltante: l'ente pubblico o RFI? E inoltre: Che interlocuzione avrebbe RFI con l'amministrazione comunale in un processo di trasformazione urbana di questa portata?

Sara Venturoni afferma che la stazione appaltante potrebbe essere composta da entrambi, dipende da quali sono le aree in gioco. *Sistemi Urbani* sarebbe un attore al tavolo di un potenziale accordo di programma.

Nella seconda fase del confronto emergono alcune perplessità riguardo agli interventi già progettati nell'ambito dell'areale ferroviario, che sembrano in qualche modo poter vincolare la futura pianificazione dell'area. Nello specifico i partecipanti all'isola tematica evidenziano tre elementi ritenuti critici:

1. L'intervento di restauro della stazione storica appare in contrasto con il progetto di interramento, andando a valorizzare un fabbricato che in alcune parti (sottopassaggio) sarà successivamente oggetto di riassetto radicale;

2. **Il boulevard** di Joan Busquets, **se realizzato nella configurazione di un viale con una strada a due corsie** per senso di marcia, **rappresenterebbe un enorme barriera che impedirebbe la reale ricucitura** della città con il suo fiume e non una saldatura della città;

3. Il nuovo centro intermodale gomma/fune posto in discontinuità con la stazione ferroviaria appare incongruente con i principi di intermodalità che si auspicano per il riassetto del trasporto pubblico locale.

L'aspetto che stimola maggiormente la platea è la possibilità di **trovare nel riassetto dell'areale l'occasione di creare un sistema di spostamento urbano più efficiente**, sia a livello locale che su media e lunga scala. I temi approfonditi coralmemente portano ad una discussione incentrata sul **rapporto tra il nuovo hub intermodale posto in zona ex SIT e la nuova stazione ipogea**.

Di seguito si riporta la sintesi di due riflessioni.

1. Il doppio centro di intermodalità è una contraddizione in termini e si discosta dagli obiettivi del PUMS. L'intermodalità rappresenta l'occasione per ripensare la città del futuro ma rischia di essere compromessa dalle scelte in essere.

L'interramento può diventare l'occasione di creare un nuovo asse di mobilità intermodale. Una solu-

zione potrebbe essere quella di spostare la stazione ipogea verso l'hub intermodale all'ex SIT.

2. A Trento la mobilità dolce è limitata dall'orografia della città, e per questo va incentivato il trasporto pubblico locale a favore della mobilità individuale su gomma. Con l'interramento della linea storica si potrebbe **riconfigurare la stazione dei treni come hub intermodale unitario**, dove far convergere **tutte le reti di trasporto pubblico**, (autobus, linee di autobus extraurbani e tram), anche **sfruttando le pensiline svuotate della stazione** stessa.

L'operazione di interramento è di una scala tale da giustificare anche un riassetto delle strutture più recenti, e consente di pensare ad un'evoluzione nell'assetto della futura stazione delle corriere

Isola tematica con Roberto Corbia

La discussione all'interno dell'isola tematica con Roberto Corbia ha affrontato il tema delle infrastrutture e delle connessioni urbane cercando di indagare in che modo l'interramento potrebbe **integrarsi con i nuovi sistemi di trasporto pubblico per migliorare l'intermodalità e la qualità degli spazi pubblici**.

La richiesta di maggiori informazioni in merito al sistema di BRT di prossima realizzazione (sistema che dovrebbe servire al potenziamento del trasporto pubblico tra Trento nord e la stazione dei treni durante i lavori di costruzione della circonvallazione ferroviaria) avanzata dai partecipanti inizialmente è volta ad indagare se tale soluzione è unicamente tecnica o se possa avere anche ricadute sullo spazio pubblico urbano e sul resto della mobilità.

La risposta alla richiesta arriva da Valentina Benoni – Progetto mobilità e rigenerazione urbana del Comune di Trento – che illustra come un sistema BRT, per essere veloce, richieda la corsia preferenziale lungo il percorso e quindi, nel caso di Via del Brennero e Via Bolzano, la riduzione da due a una corsia per il traffico automobilistico.

Affrontando la problematica della velocità del trasporto pubblico a Trento nord, un partecipante confronta, sulla base della propria esperienza personale, la lentezza degli attuali spostamenti con l'autobus (più di 35 minuti per un percorso che in bicicletta ne richiede meno di 15 minuti).

Prendendo come riferimento il luogo in cui si sta svolgendo il dibattito, ossia l'ex Atesina, un partecipante suggerisce la possibilità di trasformarlo in uno spazio pubblico a servizio del quartiere, visto che manca una vera e propria piazza e un luogo di aggregazione. Si suggerisce inoltre di potenziare i collegamenti tra questa zona e Martignano con un sistema di risalita automatizzato come l'ascensore inclinato.

Il dibattito prosegue affrontando la questione dell'impatto dei cantieri della circonvallazione ferroviaria sul quartiere dei Solteri, il possibile aumento del traffico su Via del Brennero e i possibili disagi. Vengono

discusse e considerate alcune possibili azioni attuabili da subito per evitare che il traffico si sposti nelle strade residenziali interne, come l'installazione di semafori intelligenti per avvantaggiare pedoni e ciclisti, la creazione di isole pedonali davanti alle scuole e l'istituzione delle zone 30.

Roberto Corbia interviene e sottolinea l'effetto collaterale paradossalmente positivo di alcuni grandi cantieri, come quello del tram di Bologna, nel modificare le abitudini degli abitanti e nel predisporre al cambiamento nell'uso degli spazi. In alcuni casi infatti, proprio le misure restrittive necessarie per la gestione dei grandi cantieri (riduzione dei posti auto o la riduzione delle carreggiate e lo spostamento dei flussi attraverso altri percorsi) possono anticipare cambiamenti futuri più strutturali nel caso in cui queste misure possano avere un impatto positivo sul quartiere.

Da questo punto di vista, volendo fare un parallelo, anche il cantiere della **circonvallazione ferroviaria** e le **possibili interferenze sul traffico** potrebbero servire ad **abitare i cittadini a concepire l'asse stradale di Via del Brennero** non più come un asse di scorrimento o come una tangenziale, ma **come una strada urbana da percorrere a bassa velocità**.

Su sollecitazione di un partecipante al tavolo viene poi discussa la questione delle zone 30 sulla quale Roberto Corbia interviene per evidenziare la chiarezza e incontrovertibilità dei risultati statistici in merito alla riduzione degli incidenti dopo l'istituzione delle zone 30, sottolineando però parallelamente l'importanza della corretta comunicazione e del coinvolgimento dei cittadini nel momento dell'istituzione di tali zone.

Corbia continua, su sollecitazione dei partecipanti, per raccontare il processo che ha portato Bologna ad avviare la realizzazione del tram a seguito dell'inserimento delle future linee all'interno del PUMS. Il **punto di forza del tram**, viene illustrato, è legato al fatto

che si tratta di un **progetto di tipo trasportistico**, ma anche e soprattutto un **progetto di rigenerazione urbana e di riqualificazione dello spazio pubblico interessato dal suo attraversamento**. Nel caso di Bologna, parlando di tempistiche, sono serviti quattro anni per la progettazione e si stimano altri quattro anni per l'esecuzione. Per ridurre l'impatto dei lavori i sei **macrocantieri** sono stati suddivisi in **microcantieri** che riguardano una tratta di circa 400 metri.

Infine l'architetto ed alcuni partecipanti al tavolo sottolineano e dibattono circa il fatto che **le questioni attinenti la mobilità, lo spazio pubblico e il verde** si prestino molto bene ad essere **sviluppate e discusse attraverso percorsi di partecipazione** che portino alla **riappropriazione dello spazio pubblico**. I nodi di traffico generati dalle scuole, da questo punto di vista, sono davvero cruciali: è da questi luoghi urbani sensibili e significativi che si può iniziare un processo di riappropriazione dello spazio pubblico e di limitazione del traffico veicolare, anche attraverso operazioni di urbanistica tattica e di uso temporaneo alternativo degli spazi aperti.

Isola tematica con Demetrio Scopelliti

Il tavolo restituisce interesse ed entusiasmo rispetto agli interventi realizzati a Milano e si interroga molto sulle modalità di ingaggio e coinvolgimento dei cittadini.

Demetrio Scopelliti sottolinea l'importanza di avere un rapporto diretto con chi vive i quartieri e di far sì che queste persone abbiano un ruolo proattivo nei processi. Avviare dunque **sperimentazioni ed interventi laddove ci sia già interesse e supporto da parte dei residenti** è un **elemento chiave per il successo** delle iniziative e per il **coinvolgimento di altri cittadini**. Partendo dal presupposto che ci sarebbe stato favore della popolazione intorno alla proposta, le primissime sperimentazioni di *Piazze Aperte* sono state portate nei quartieri senza informare e coinvolgere in modo esteso i cittadini e con una logica top-down. È stata reiterata la dinamica tipica dell'istituzione che pensa, progetta e realizza senza confrontarsi e i cittadini hanno reagito resistendo al cambiamento. L'Amministrazione milanese ha quindi cambiato rotta, mettendosi in dialogo con i residenti, discutendo la proposta e assicurando che gli interventi sperimentali sarebbero stati temporanei e che se non avessero funzionato si sarebbe potuto tornare indietro. Nelle fasi successive del progetto i cittadini sono stati coinvolti anticipatamente e hanno partecipato anche nell'individuazione delle aree dove intervenire. *Piazze Aperte* ha così rappresentato anche uno strumento potente di relazione diretta tra cittadini e Pubblica Amministrazione su questioni concrete e situate.

Il tavolo riporta e discute in merito alla prima esperienza di urbanistica tattica a Trento, sperimentata attraverso un patto di collaborazione, grazie alla quale è stato realizzato un intervento di verniciatura che a causa delle limitazioni imposte dal codice della strada è avvenuto su spazi già pedonali. Non si è proceduto a chiudere il passaggio veicolare. Nel contesto di *Piazze Aperte* **non tutti gli interventi hanno**

» Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Incontro tematico.

riguardato la sede stradale e alcune difficoltà sono state superate attraverso lo studio della normativa, il dialogo e la creatività: ciò che non è esplicitamente vietato è potenzialmente possibile. Inoltre è stato messo in discussione il concetto per cui l'area pedonale debba essere segregata rispetto allo spazio dedicato alle auto, che è stato tradizionalmente centrale e prioritario nella progettazione dello spazio urbano.

Il tavolo si interroga sulla percezione del progetto da parte della politica, che inizialmente a Milano non dimostrava scetticismo, ma neppure entusiasmo. I risultati ottenuti dall'iniziativa ne hanno consolidato il supporto da parte della politica e il consenso da parte dei cittadini; in quest'ottica è stato centrale il ruolo del monitoraggio: la raccolta sistematica di dati prima, durante e dopo ha dato modo di comprovare in maniera oggettiva e trasparente l'efficacia degli interventi. In generale può invece essere controproducente la proposta ai cittadini di soluzioni alternative al togliere spazio alle auto: per ottenere un abbassamento significativo del tasso di motorizzazione delle zone urbane è necessaria una presa di posizione politica coraggiosa e decisa sull'allocatione dello spazio - bene comune raro - e sulla sua riconversione a favore della vivibilità e abitabilità dei quartieri. **La soluzione ai problemi di conflittualità non è quella di proporre alternative che rimettano le auto al centro, ma quella di mettere a confronto gli interlocutori e costruire una narrazione curata ed efficace sulle azioni messe in campo.** Il dialogo con i cittadini e gli esiti documentati delle sperimentazioni possono così aiutare anche nella costruzione *work-in-progress* della strategia/pianificazione urbanistica.



Scenari Urbani Partecipati per l'Ecologia e la Rigenerazione

SUPERTRENTINO

Partecipa

Incontri Tematici

Incontri tematici

2. Casa, lavoro, impresa

20 maggio 2023
Ex Atesina / Sala Carrozzeria

Informati

Immagina

Partecipa

↳ Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Incontro tematico.



Informati

Incontri Tematici

Programma

L'obiettivo di questa giornata è quello di **esplorare le nuove forme dell'abitare** e le modalità migliori per pianificare quartieri che, al loro interno, dispongano di servizi diversi e integrati, volti a **migliorare la qualità della vita e le relazioni interpersonali**.

Per fare questo ci informeremo sui **fenomeni sociali e demografici** in atto anche nella nostra città e sugli scenari che si prospettano a partire da problematiche quali la denatalità e l'invecchiamento della popolazione.

Tratteremo gli impatti che può generare sulla città una **strategia di mescolanza** (o *mixité*) e cercheremo di comprendere come multigenerazionalità, multifunzionalità e nuove forme di iniziativa immobiliare e imprenditoriale con finalità anche sociali possano diventare strategie per affrontare le sfide poste da una società in rapido mutamento.

Approfondiremo inoltre la conoscenza delle **politiche di decentramento** come metodo per aumentare la qualità di vita nei quartieri e delle nuove strategie di sviluppo del lavoro e dei servizi come **incentivo alle piccole imprese e alle attività commerciali**. Ci confronteremo sull'impatto delle iniziative di **riuso, rigenerazione e valorizzazione** di immobili sottoutilizzati per la creazione di luoghi di prossimità e aggregazione.

[approfondisci >](#)

Ripercorrendo le modalità utilizzate per pianificare le città, e in particolare quelle diffuse dal secondo dopoguerra a oggi, è evidente come la qualità dello spazio urbano risulti molto spesso determinata dalla maggiore o minore integrazione di diverse funzioni nello stesso luogo. Ad esempio: l'espansione incontrollata delle città ha visto la crescita, quasi ovunque, dei cosiddetti "quartieri dormitorio" ossia di **zone costituite unicamente da spazi per abitare e prive dei necessari servizi**. Tali quartieri sono oggi poco vivibili e poco attrattivi e l'iniziale scarsità di spazi commerciali o per lo svago si è tradotta pressoché ovunque nella totale assenza di strutture diverse da quelle residenziali. In questi quartieri la situazione è stata aggravata da una pianificazione o da logiche di mercato che hanno previsto di **concentrare nella stessa zona fasce di popolazione con redditi omogenei**, determinando dunque fenomeni di ghettizzazione di persone a basso reddito o, in alcune città, di formazione di quartieri esclusivi isolati e recintati.

A partire da queste constatazioni, la giornata tematica porterà dunque a riflettere e indagare l'evoluzione che la progettazione e pianificazione della città ha subito negli anni, cercando di immaginare quale potrà essere l'approccio più efficace per favorire la presenza di spazi ibridi capaci di coniugare abitazione e lavoro, con attività commerciali o servizi, al fine di favorire la diversificazione del tessuto sociale e lo sviluppo di quartieri abitati da persone appartenenti a generazioni e fasce di reddito differenti.

I concetti cardine saranno **multifunzionalità** e **multigenerazionalità**, **mixité funzionale e sociale**, sia dal punto di vista della pianificazione urbanistica che dell'iniziativa immobiliare e imprenditoriale, sia essa privata o sovvenzionata. Analizzeremo le strategie di differenziazione che contribuiscono a creare la **qualità dell'abitare attraverso la coesistenza di nuove forme miste di residenza** tra cui **co-housing** e **social housing**, servizi di pros-

simità e commercio di vicinato, residenze universitarie e servizi allo studio. Lo faremo tenendo in considerazione l'andamento demografico (inteso sia in termini di invecchiamento della popolazione che di denatalità), i trend di sviluppo socio-economico della popolazione, la vocazione di Trento come città universitaria e le conseguenze che questi fenomeni comportano sull'organizzazione non solo della città ma anche del singolo edificio e della singola unità abitativa.

Programma della giornata

mattina

09:30 / 10:30

Condivisione dei risultati della prima fase del percorso

10:30 / 11:00

Progetti in corso

Cristina Degasperi

Francesco Minora

Maria Laura Frigotto

11:30 / 12:30

Tendenze in atto e strategie per nuovi scenari

Gabriele Rabaiotti

pomeriggio

14:30 / 15:30

Pratiche, progetti e testimonianze da altri contesti

Stefano Guidarini

Gianluca Nardone

Francesco Pizzorni

16:00 / 17:30

Dibattiti tematici con i relatori e le relatrici

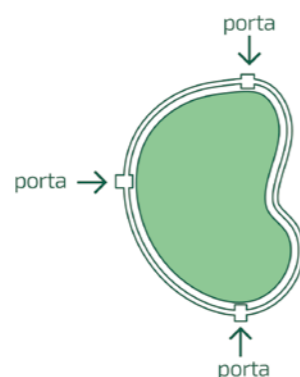
» Areale della stazione di Trento. Al centro Torre Vanga, la Stazione della Autocorriere e il cavalca-ferrovia.



Glossario

Consumo di suolo "zero"

La città storica



#superglossario

Strategia che limita il consumo di suolo partendo dal riconoscimento dei terreni agricoli o seminaturali come beni comuni e risorse non rinnovabili.

Per inquadrare l'operazione dell'interramento all'interno di una cornice più ampia è importante comprendere l'evoluzione storica delle città e la strategia di consumo suolo zero adottata dal Piano regolatore della città di Trento.

Le città sino all'avvento della modernità si sono sviluppate in maniera densa all'interno del perimetro definito dalle mura il cui ampliamento non era facilmente realizzabile. Gli spazi interni alle mura erano pertanto preziosi e venivano sfruttati intensamente e con attenzione. Gli accessi alle città erano marcati dalle porte della cerchia muraria. Urbano ed extraurbano erano fortemente delimitati, città e campagna erano divise, c'era un fuori e un dentro.

La città ottocentesca

Espansione



Quando la ferrovia arriva nelle diverse città italiane, verso metà 800, la città è costretta ad aprirsi verso l'esterno. Vengono spesso demolite le mura e si progettano i primi ampliamenti urbani con i quali si estende il tessuto edilizio innanzitutto tra la città storica e la stazione. Le città si aprono alla modernità e le stazioni diventano le nuove porte di accesso per merci e passeggeri.

La città novecentesca

Esplosione



A partire poi dalla seconda metà del 900, la diffusione dell'automobile come mezzo di trasporto di massa e lo sviluppo della rete stradale e autostradale riescono nell'intento di scardinare definitivamente non solo le mura storiche ma anche quel perimetro compatto definito dalla città ottocentesca. Fino a quel momento le città si misuravano sulla base delle distanze percorribili a piedi e pertanto la loro compattezza e la vicinanza delle funzioni erano requisiti fondamentali.

Con l'avvento dell'automobile diviene possibile vivere, studiare e lavorare in posti completamente diversi le cui distanze non si misurano più rispetto alla percorribilità a piedi ma rispetto alla loro accessibilità con l'automobile. Le città quindi si espandono lungo i nuovi assi stradali, i nuovi tessuti urbani non progettati e non disegnati dilagano a bassa intensità con la prerogativa di disporre di molti spazi aperti destinati alla circolazione e alla sosta dei veicoli. Lo spazio pubblico si riduce per far spazio alle automobili.

Da una crescita urbana progettata e lineare si passa a una vera e propria esplosione delle dimensioni urbane che determinano in questo modo un consumo di suolo esponenziale. Allo stesso tempo con il crescere della città crescono i problemi di traffico determinati dagli spostamenti generando un circolo vizioso difficile da interrompere.



Per porre un limite alla crescita esponenziale, al consumo di suolo e all'aumento di traffico è dunque necessario consolidare i limiti della città costruita attuando la strategia "zero consumo di suolo". Tale strategia non prevede il blocco della costruzione di nuovi edifici ma richiede che le nuove edificazioni si realizzino all'interno del tessuto urbano già costruito oppure attraverso la demolizione di edifici preesistenti e la loro ricostruzione.

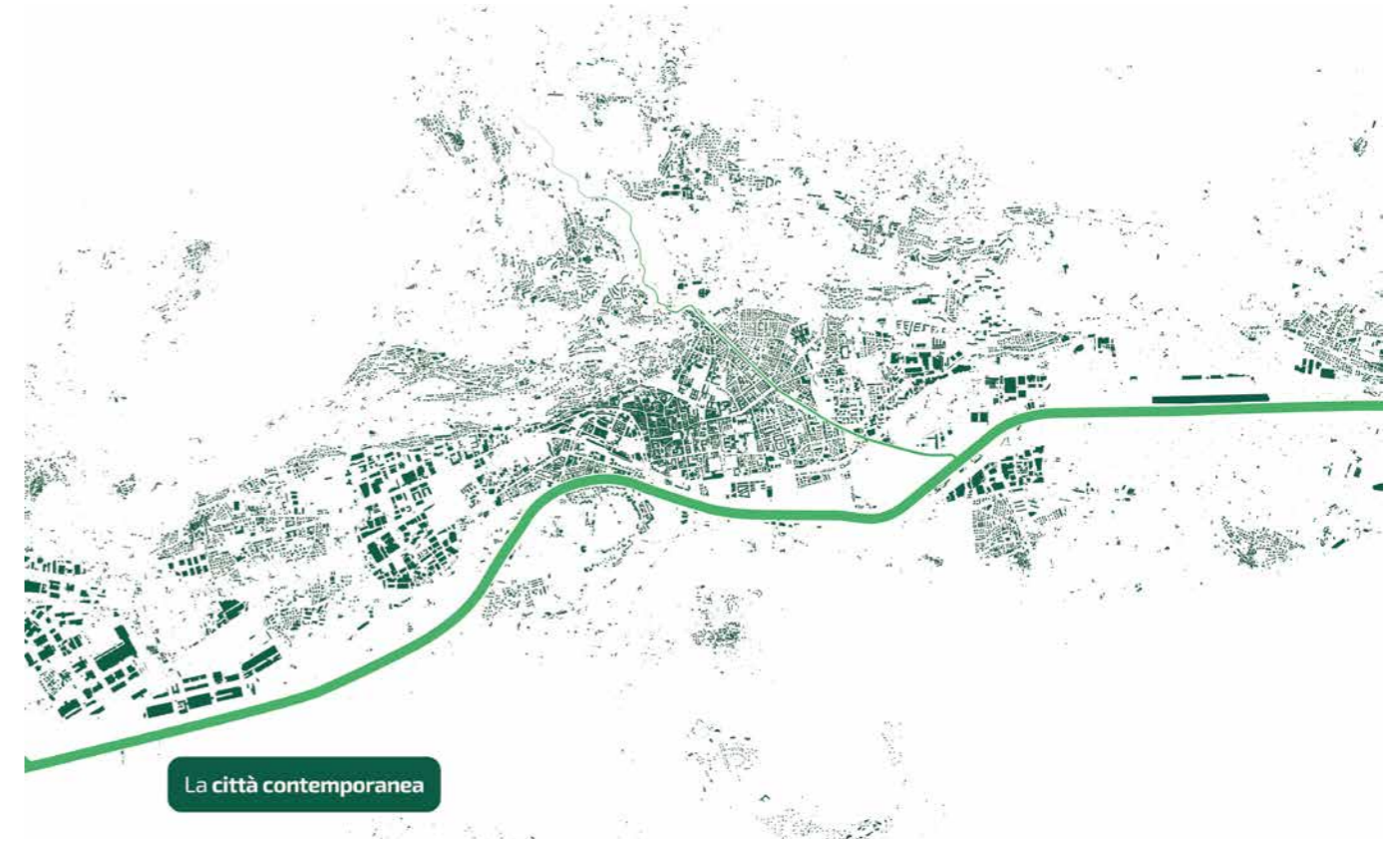
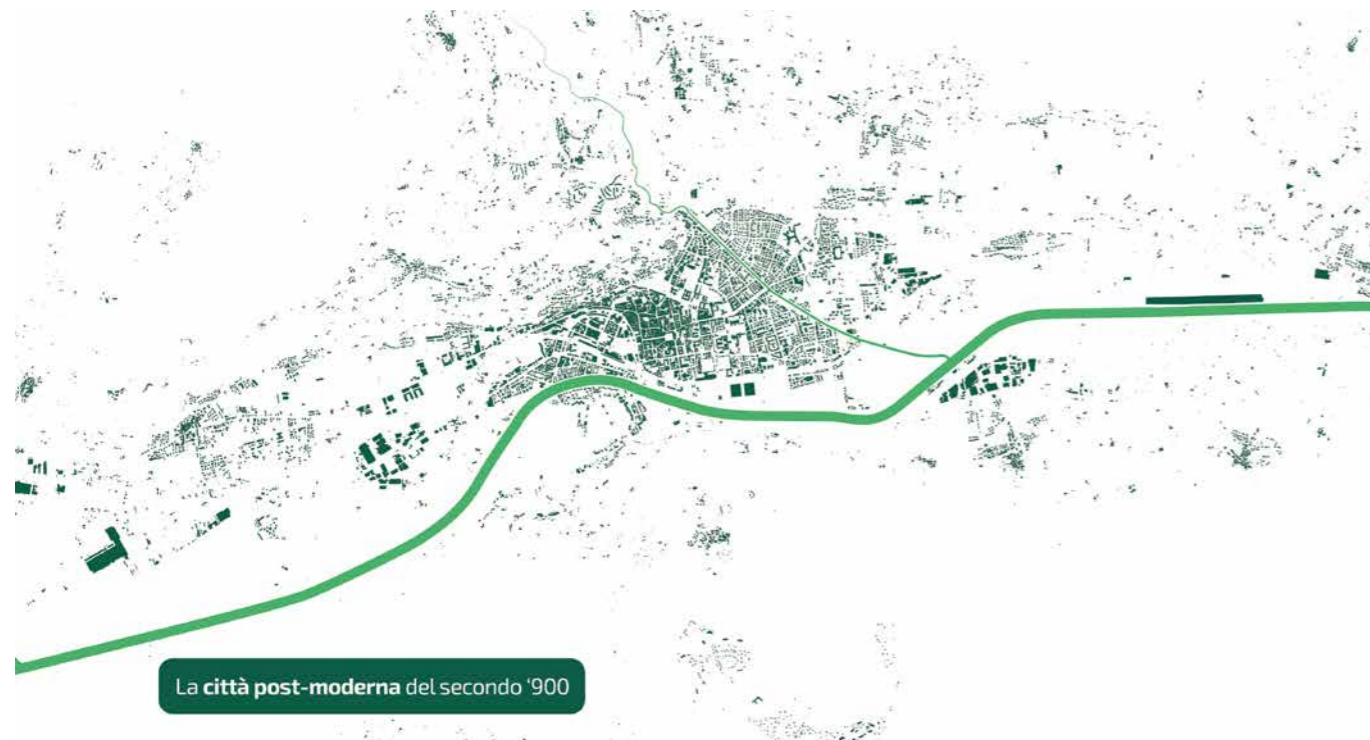
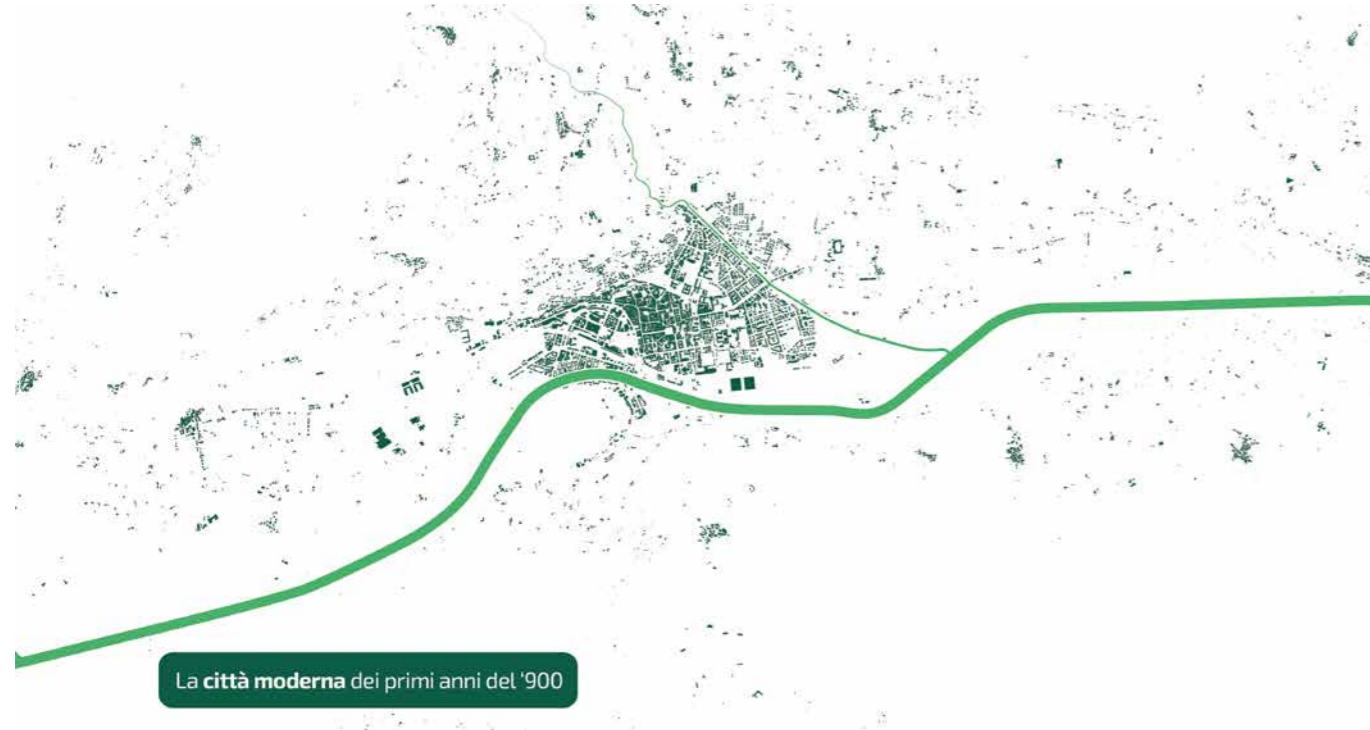
All'interno delle città contemporanee, fenomeni quali la terziarizzazione dell'economia e la dismissione di infrastrutture e impianti industriali, permettono infatti oggi di avviare processi di riconversione basati su strategie consumo di suolo zero proprio perché prevedono la costruzione di edifici a fronte della demolizione di altri o della loro rifunzionalizzazione.

Proprio attraverso questo recente fenomeno di riconversione di spazi precedentemente produttivi, situati all'interno del perimetro urbano, molto spesso le città oggi ricavano da tali operazioni spazi, infrastrutture verdi e corridoi per la mobilità dolce che permettono di limitare l'uso dell'automobile e di riconquistare spazi pubblici a misura di persone.

Anche a Trento possiamo leggere le diverse fasi di sviluppo precedentemente illustrate. A un primo nucleo storico molto compatto è seguita, a fine 800 con l'arrivo della ferrovia, una prima espansione che è riuscita a rimanere compatta proprio perché le distanze tra le costruzioni non erano influenzate dalla presenza dell'automobile come mezzo di trasporto preminente. A partire però dalla seconda metà del 900, anche a Trento e in particolare con l'arrivo dell'autostrada del Brennero la città di Trento vede uno sviluppo urbano disordinato e ad ampio raggio che va a coprire buona parte del fondovalle e degli ambiti collinari.

L'evoluzione della città di Trento





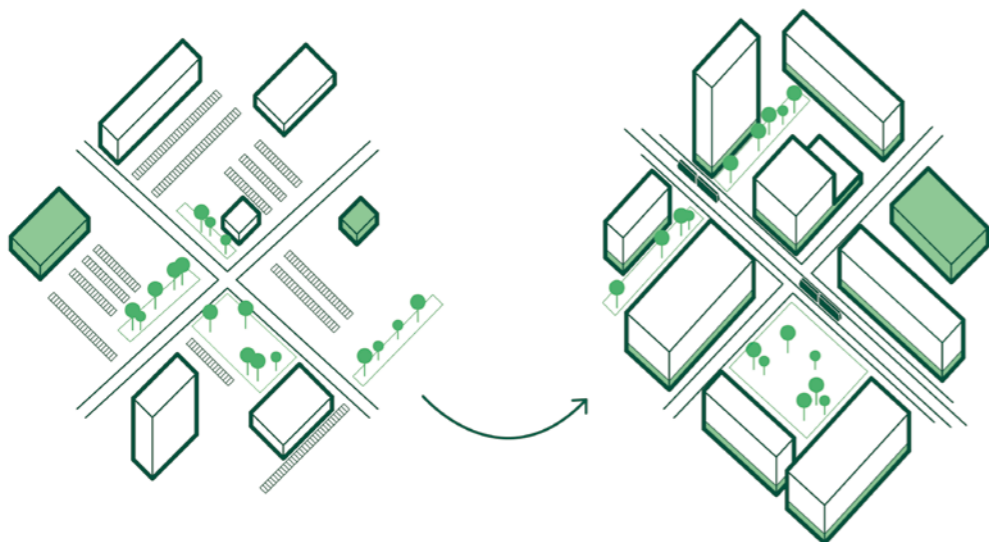
Il cambio di paradigma conseguente alla strategia "consumo di suolo zero" ci costringe però oggi a immaginare un nuovo modello di città che necessariamente non potrà essere basato unicamente sulle necessità delle automobili.

La strategia "consumo di suolo zero" determina una maggiore densità nello sviluppo della città. Si tratta infatti di una strategia che prevede di "occupare" spazi di risulta prima destinati alle automobili con edifici e costruzioni necessari alla città in evoluzione. Ne consegue che uno dei risultati dell'applicazione di tale strategia è una maggiore *intensità* urbana e una minore disponibilità di spazio. Proprio tale minore disponibilità richiede che lo spazio residuo possa essere dedicato al trasporto pubblico anziché a quello automobilistico privato.

La riduzione del traffico automobilistico e degli spazi dedicati alla sosta delle automobili sono strumenti che consentono la riconversione degli interstizi e delle aree urbane in spazi pubblici destinati alle persone.

Una città densa non significa una città impermeabile e inattraversabile. Attraverso i processi di riconversione e di trasformazione urbana è possibile realizzare quartieri densi e allo stesso tempo porosi, attraversati da percorsi verdi e pedonali che possono offrire occasione di svago e sosta agli abitanti svolgendo allo stesso tempo la funzione di corridoi di mobilità dolce all'interno della città.

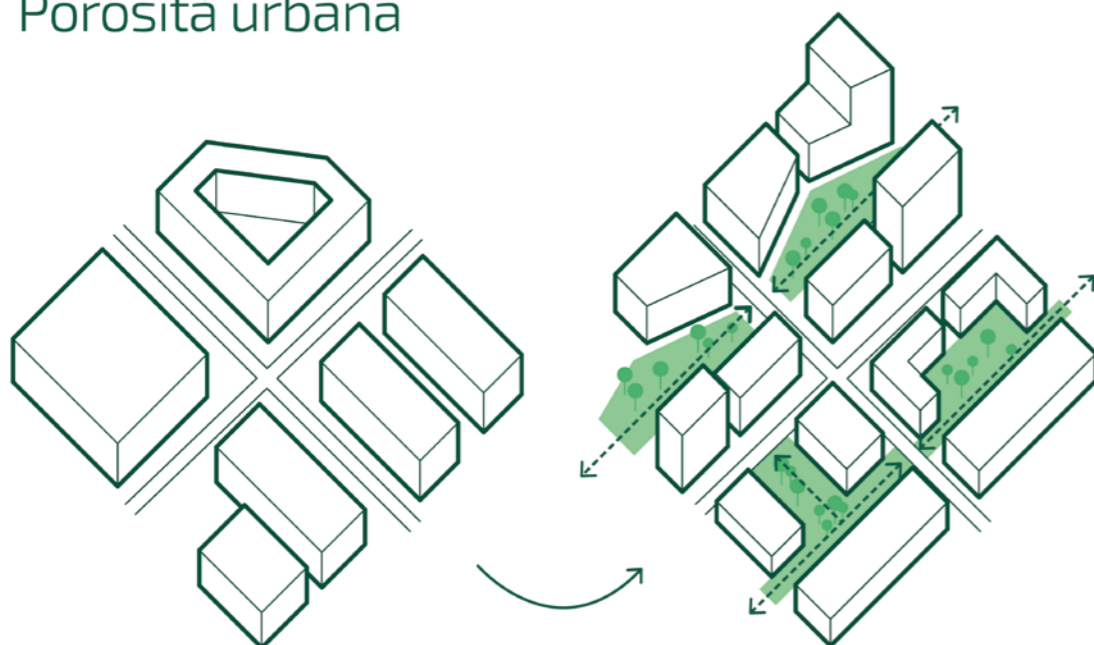
Densità urbana



#superglossario

Indice urbanistico che mette in relazione i volumi costruiti e le persone che li abitano con le superfici di territorio occupate, definendo in questo modo anche un indice di intensità urbana

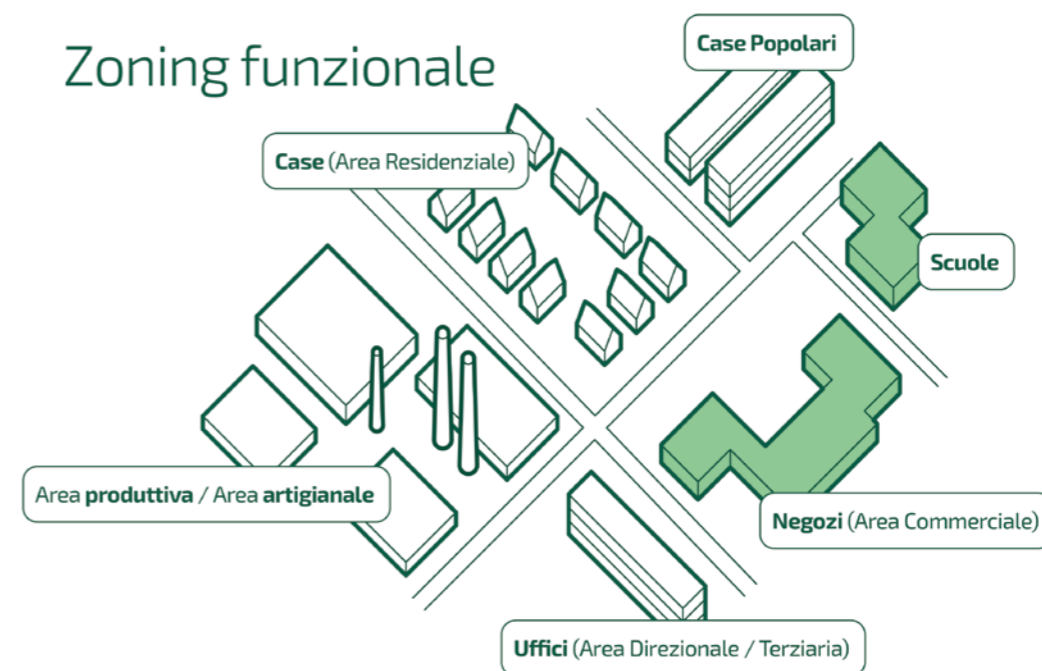
Porosità urbana



Per tutto il 900 la crescita urbana si è basata sul principio dello *zoning* funzionale ovvero su un sistema di pianificazione urbanistica basato sulla suddivisione del territorio e delle future aree edificabili secondo aree funzionalmente omogenee ma molto ben distinte: aree produttive e artigianali, zone e quartieri residenziali, aree commerciali e per la grande distribuzione, quartieri terziari e aree direzionali. Allo stesso modo, attraverso l'individuazione delle aree destinate unicamente all'edilizia popolare, si sono create zone della città abitate da persone con provenienza sociale omogenea che nel tempo hanno dato luogo a quartieri ghetto non integrati con il resto della città.

Questo tipo di città (che a Trento è ben visibile nell'area a nord) ha generato quartieri dormitorio poco vissuti durante l'arco della giornata (tipicamente le aree residenziali), quartieri deserti di notte (aree direzionali che si svuotano la sera) e zone commerciali vissute durante il week end e spopolate durante i giorni feriali.

Zoning funzionale



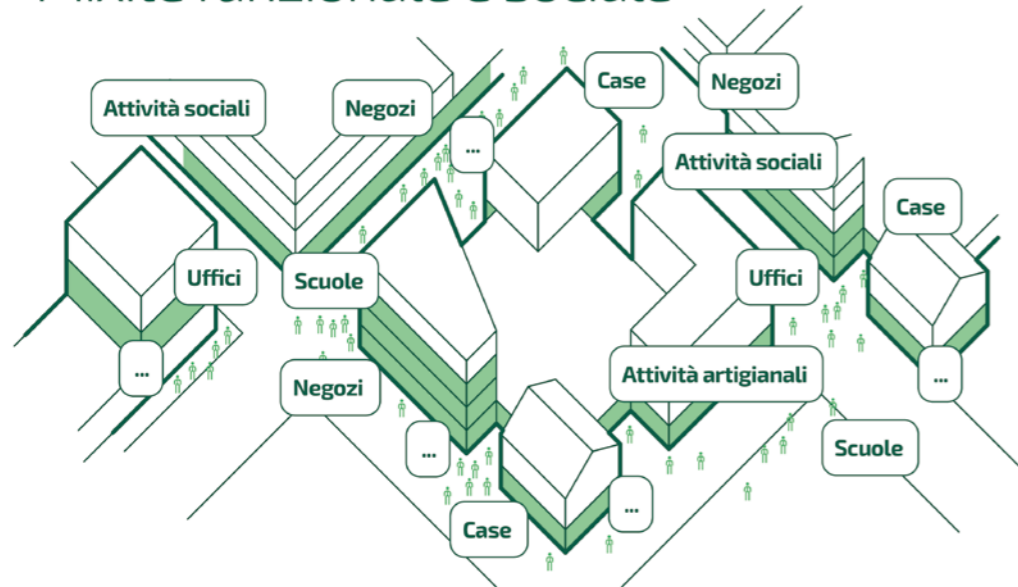
#superglossario

Sistema di pianificazione urbanistica basato sulla suddivisione del territorio e delle future aree edificabili per aree funzionalmente omogenee.

Un modello alternativo e necessario allo *zoning* funzionale è rappresentato dalla *mixité* funzionale e sociale ovvero una strategia progettuale urbanistica che ha l'obiettivo di mescolare varie funzioni e diversi gruppi sociali di una città per creare uno spazio abitato ricco di quelle relazioni e quei legami trasversali che funzioni quali il commercio e le attività del tempo libero contribuiscono a sviluppare. L'obiettivo di queste strategie è inoltre quello di creare quartieri vissuti da persone con provenienze sociali diversificate evitando fenomeni di esclusione.

Lo stesso discorso e l'importanza della *mixité* come strategia può essere riconosciuto anche a livello di singolo edificio. Se durante il secolo scorso i piani terra degli edifici sono stati prevalentemente svuotati della loro funzione pubblica o destinati a garage e spazi di servizio, è oggi importante recuperare la loro funzione ovvero la funzione dell'attacco a terra (termine col quale si indica il piano strada degli edifici) per l'inserimento di funzioni pubbliche, servizi di prossimità e di commercio di vicinato. In questo modo, anche lo spazio che circonda gli edifici, può essere attivato e rimanere vissuto in diverse fasce orarie della giornata.

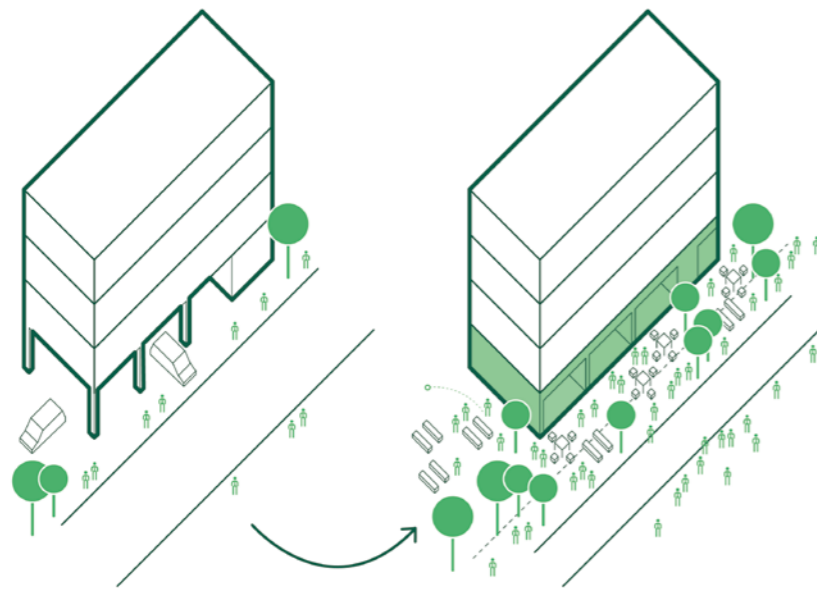
Mixità funzionale e sociale



#superglossario

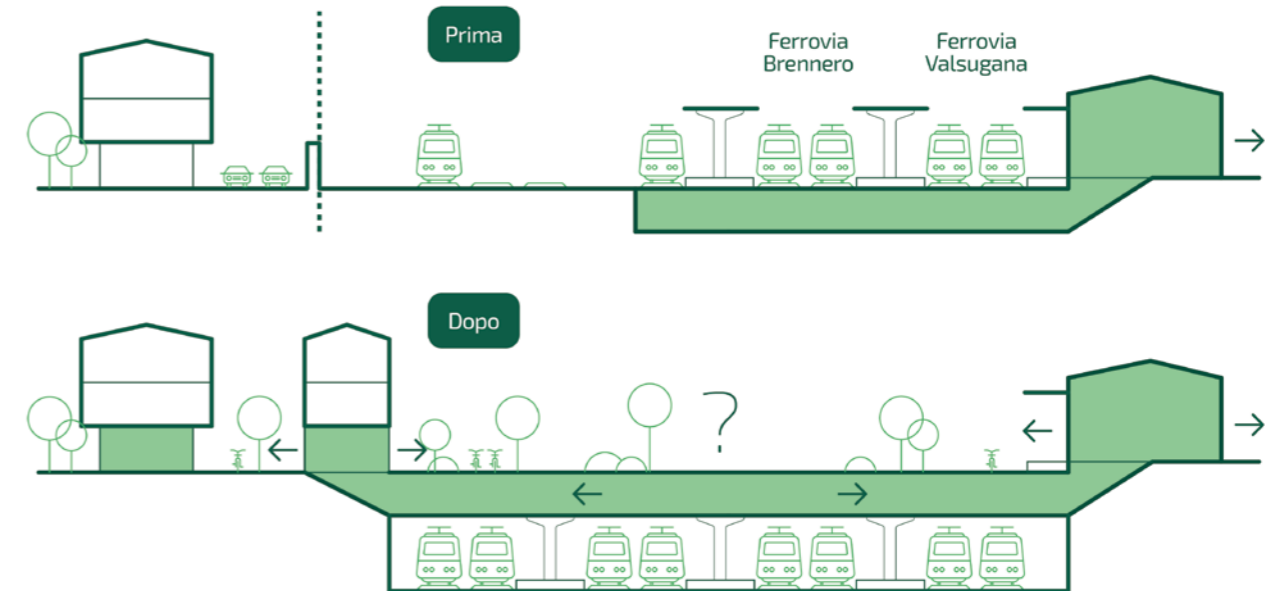
È una strategia progettuale che ha l'obiettivo di mescolare le varie funzioni e gruppi sociali di una città per creare una rete di relazioni e legami trasversali tra aspetti funzionali e sociali diversi.

Attacco a terra



Nel caso specifico dell'areale ferroviario di Trento è importante intervenire sui margini che dividono l'ambito ferroviario da quello residenziale. Attualmente molti di essi sono costituiti da muri o barriere anti-rumore ossia ostacoli che per loro natura impediscono ogni forma di connessione o relazione. Con l'interramento dei binari è possibile ridefinire i margini tra lo spazio aperto e i quartieri limitrofi disegnando una nuova interfaccia urbana che permetta di garantire l'accessibilità trasversale ma anche di ricavare quegli spazi per servizi, commercio e attività pubbliche capaci di mantenere attivo lo spazio durante l'arco della giornata.

Interfaccia urbana



La disponibilità di nuovi volumi così come la possibilità di riconvertire volumi esistenti, accompagnati dalle esigenze abitative della città portano a riflettere e analizzare quelle che sono le nuove forme contemporanee dell'abitare.

In particolare si ravvisa sempre più nelle città europee la presenza di edifici dedicati a forme di cohousing ossia modelli abitativi basati sulla compresenza di alloggi privati e servizi/spazi condivisi che può favorire la compresenza di diverse tipologie di abitanti favorendone l'interazione e l'integrazione con la comunità. Il co-housing è inoltre una forma ed una strategia abitativa tesa a potenziare la presenza di spazio comune accessibile e di prossimità.

Social housing



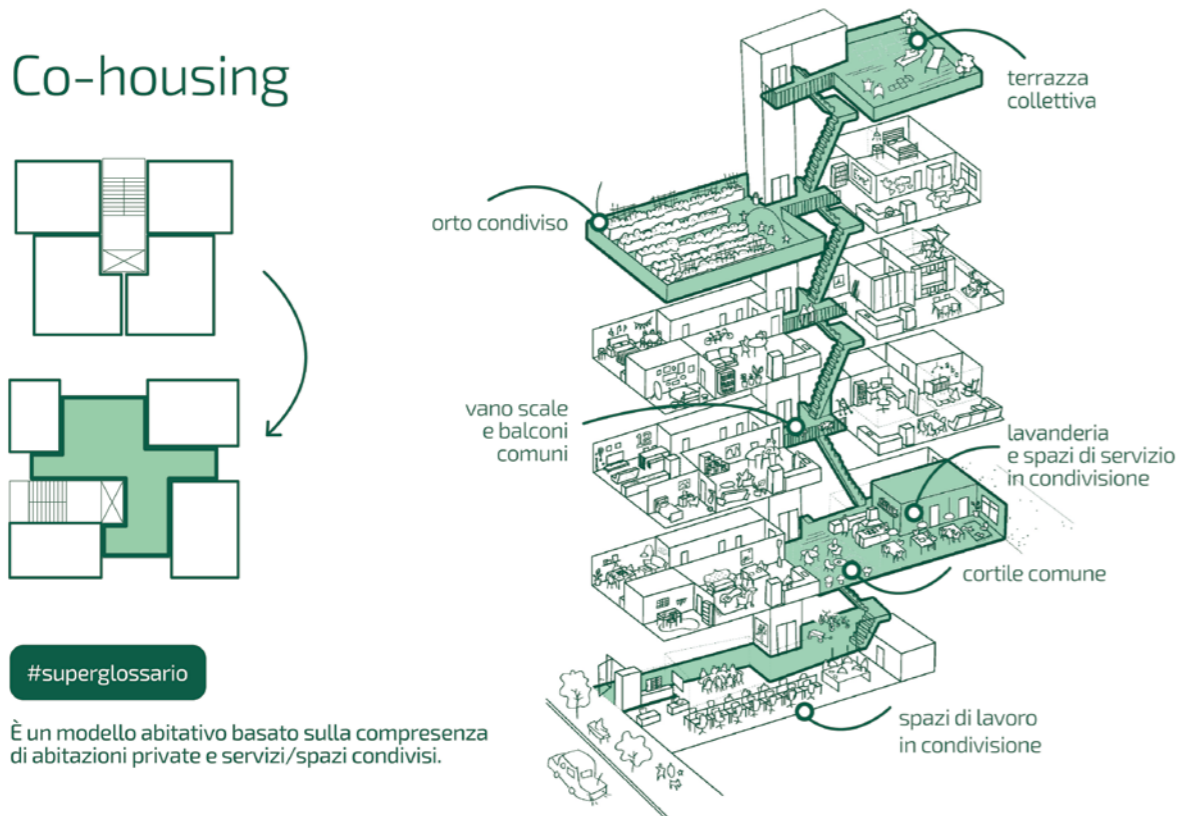
#superglossario

È un modello abitativo che si rivolge a nuclei familiari del ceto medio che non possono permettersi l'affitto a prezzo di mercato, ma che hanno un reddito troppo alto per accedere all'edilizia popolare.

Anche il social housing inizia a guadagnare un ruolo all'interno delle città contemporanee. Con tale termine si intende un modello abitativo che si rivolge a nuclei familiari del ceto medio che non possono permettersi un affitto a prezzo di mercato ma che, allo stesso tempo, hanno un reddito troppo alto per poter accedere all'edilizia popolare.

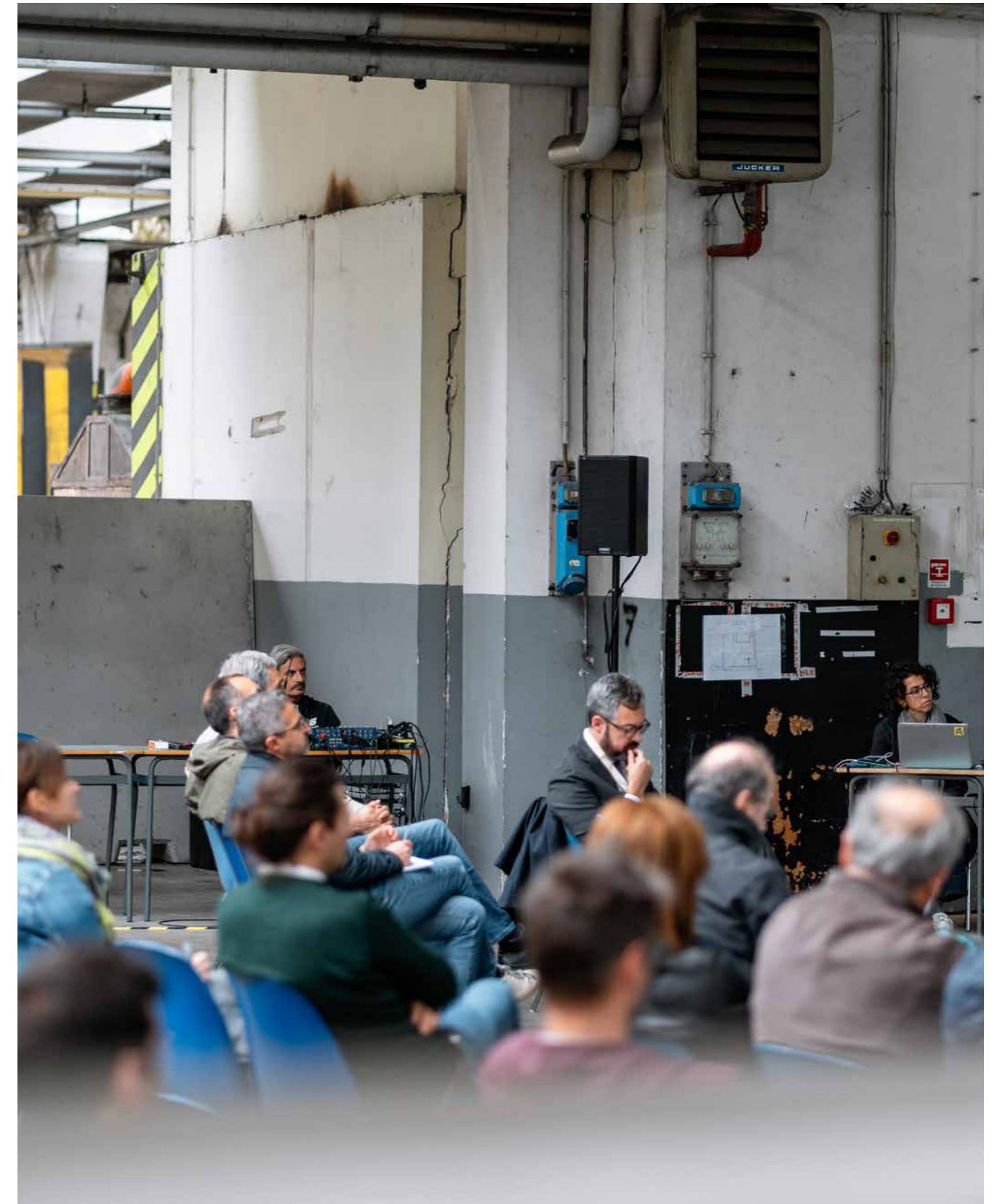
A seguito dell'interramento, l'interrogativo che la città è chiamata a porsi si allarga da una riflessione sulle forme dell'abitare a un più ampio dibattito sull'accesso e sulle dinamiche abitative.

Co-housing



Scenari Urbani Partecipati per l'Ecologia e la Rigenerazione

» Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Incontro tematico.



Informati

Incontri Tematici

SUPERTRENTO

Incontri tematici

2. Casa, lavoro, impresa

20 maggio 2023
Ex Atesina / Sala Carrozzeria

⚠ I testi dei capitoli che seguono sono scritti grazie alla documentazione audio/video dei contributi dei relatori e delle relatrici intervenuti durante la giornata o durante i tavoli tematici e pertanto non sono scritti direttamente dagli autori o dalle autrici.

Informati

Immagina

Partecipa

» Esplorazione urbana



Informati

Incontri Tematici

Progetti in corso

Esplorare le nuove forme dell'abitare per migliorare la qualità della vita e le relazioni interpersonali

Cristina Degasperi
Comune di Trento
Servizio Politiche abitative

➔ scarica le slide su supertrento.it

Il Comune si occupa dell'accesso alla casa per le famiglie non in grado di accedere al libero mercato. Criteri di accesso, permanenza, canoni, sono regolati dalla normativa provinciale.

Il bisogno abitativo dipende da fattori diversi, talvolta combinati tra loro: mancanza di casa, rischio sfratto, sovraffollamento, inidoneità dell'alloggio, problematiche del contesto abitativo, sostenibilità economica.

La graduatoria per il canone sostenibile 2021 evidenzia indicatori della presenza di povertà abitativa. Su 1059 domande:

- 243 alloggi inidonei (stanze/occupanti);
- 73 nuclei con invalidità al 100%;
- 44 nuclei con invalidità oltre il 75%.

Il tasso di proprietà della casa in Trentino supera il 70% come quello italiano e la **ridotta disponibilità di locazione comporta una bassa accessibilità residenziale**. Gli alloggi di edilizia residenziale pubblica sono localizzati prevalentemente a Trento (42% - su 10.661 in provincia 4.485 a Trento).

Tra il 2020 e il 2021 i residenti di Trento sono calati da 119.061 a 118.720 con aumento delle famiglie da 54.460 a 54.550 e dei nuclei monopersonali da 22.265 a 22.478. Si conferma il trend di invecchiamento: over 65 al 23,6% e aumento degli over 80. I nuclei con minori sono un quinto delle famiglie residenti e la dimensione media familiare è di 2,1.

Su 28.000 over 65, quasi 9.000 vivono da soli.

Il 37% degli assegnatari degli alloggi a canone sostenibile è over 65.

Si potrebbe quindi pensare a **modelli abitativi innovativi considerando abitazioni di minori dimensioni con servizi comuni**.

Per le categorie più fragili è prevista la locazione a canone sostenibile per condizione economica. La re-

lativa graduatoria 2021 conta 1059 domande di cui:

- 211 nuclei - ICEF <0.0500;
- 328 nuclei - ICEF 0.0501/0.1000;
- 350 nuclei - ICEF 0.1001/0.1500;
- 148 nuclei - ICEF 0.1501/0.2100;
- 22 nuclei - ICEF 0.2101/0.2300.

Il rapporto tra domande e assegnazioni vede nel 2018 1169 domande/47 assegnazioni, nel 2019 979/61, nel 2020 1223/47, nel 2021 1059/84.

Per le categorie meno fragili è poi previsto il canone moderato. Dal 2013 su 376 alloggi realizzati e assegnati 367 sono locati. Il canone è del 30% inferiore al valore di mercato. La media degli ultimi 3 anni è di 573 €. L'assegnazione di alloggi per turn over è di 24 su 215 domande nel 2022 e di 9 con procedura in corso nel 2023.

Un ulteriore strumento è il contributo integrativo al canone di locazione con circa 1200 richieste/anno tra 2020 e 2022. Il contributo varia da 40 a 300 € mese ottenuto negli ultimi anni dal 100% delle famiglie in graduatoria; l'importo medio è di circa € 180.

A Trento è presente un notevole patrimonio edilizio inutilizzato che però non è facile intercettare. Per questo si sta pensando a **strumenti per introdurre forme di facilitazione, di intermediazione e mediazione** in particolare per la **gestione sociale e l'accompagnamento all'abitare**.

Il "canone concordato", introdotto nel 1998 per calmierare il mercato, rimanda il costo della locazione agli accordi locali tra organizzazioni dei proprietari e dei conduttori.

Il canone concordato consente:

- Agevolazioni fiscali (Cedolare secca 10% anziché 21%);
- Blocco dell'aggiornamento del canone;

➤ il Comune di Trento dal 2023 applica la riduzione dell'IMIS da 1,08 a 0,3.

Per calmierare la domanda di casa sulla città è possibile considerare le aree esterne a minor tensione abitativa cosa che evidentemente comporta uno sviluppo di una efficiente rete territoriale di servizi e del sistema di trasporto pubblico. I bisogni abitativi sempre più complessi e diversi necessitano di un rilancio dell'edilizia residenziale pubblica e sociale e il recupero e riuso del patrimonio edilizio esistente e dismesso.

Mutual housing: pratiche di resilienza abitativa

➔ scarica le slide su supertrento.it

La ricerca promossa e realizzata prima della pandemia da Covid dal Comune di Trento nell'ambito del progetto *Santa Chiara Open Lab* aveva come scopo quello di mappare gli edifici dismessi della città e al contempo di trovare delle formule di gestione abitativa innovative, che consentissero una gestione confacente alle necessità attuali della popolazione.

La città di Trento, rispetto ad altre città italiane, ha un **livello leggermente superiore di edilizia abitativa pubblica in termini percentuali assoluti** (10% circa), ma questi edifici sono collocati in **zone della città quali il centro e il sud**, che **non corrispondono ai trend insediativi migratori** degli ultimi 20 anni, collocati invece **nella zona nord**. Quando si è cercato di intervenire per rimediare a questo gap, sono nati dei quartieri multiproblematici (es. Spini di Gardolo e Magnete), proprio perché poco integrati con il contesto, con conseguente aumento della spesa sociale su queste aree.

A Trento mancano progetti integrati su ampia scala. Esistono però interessanti sperimentazioni di gestione sociale integrata, anche intergenerazionale, limitati a singoli edifici o complessi immobiliari, a testimonianza del fatto che esistono potenziali gestori sociali. Questi ultimi sono soggetti non-profit capaci di promuovere iniziative residenziali in cui la dimensione sociale è integrata a quella architettonica ed economica. La ricerca condotta nel 2019 ha censito 845 complessi fabbricati completamente vuoti che includevano 1.744 subalterni. Questi fabbricati, se opportunamente riqualificati potrebbero generare molti alloggi da destinare al mercato abitativo. **La ricerca ha altresì evidenziato che esistono molti altri alloggi vuoti**, ma che si tratta di un **fenomeno pulviscolare e diffuso, fatta ecce-**

Francesco Minora
Urban planner

zione per il quartiere delle Albere.

Esistono molte esperienze abitative, descritte e analizzate nel dettaglio della ricerca, che hanno saputo "riattivare" edifici vuoti e rigenerarli a vantaggio di soggetti portatori di un bisogno abitativo, anche temporaneo. Si tratta di esperienze di gestione sociale integrata capace di favorire la reciprocità e il mutualismo (si pensi alle coabitazioni solidali ad esempio), creare legami di comunità con il contesto, innovare le soluzioni abitative e ampliare la rete di servizi sociali.

A Trento la presenza di uno dei fondi di housing sociale più grossi d'Italia lascia ben sperare circa la capacità finanziaria di recuperare il patrimonio abitativo privato sfitto o abbandonato, mentre continua a mancare, anche a distanza di anni, un fondo specifico provinciale o comunale per prevenire la morosità incolpevole degli abitanti in difficoltà economica.

Da ultimo si registra con interesse lo sforzo recente dell'amministrazione comunale nel cercare di **far emergere** tra le file del terzo settore una **partnership di soggetti non-profit** tesa a far nascere la **prima agenzia per l'abitare sociale**, capace di fare **intermediazione sociale all'abitare**.

Le residenze universitarie di Opera Universitaria

➔ scarica le slide su supertrento.it

SUPERTRENTO è l'occasione per scegliere cosa/come vuole diventare la città, non solo in termini di raccolta di bisogni legati all'oggi ma anche in termini di visione futura. Per esempio, **se si vuole continuare ad essere città universitaria/giovane/vivace?** Allora si deve **investire in residenze adeguate per studenti e per lavoratori** considerando che **cambia il modo di immettersi nel mondo del lavoro e nella vita adulta**; si tende a non ricercare più l'appartamento (in affitto 3+3 o 4+4), ma la stanza in una residenza con servizi a on/off facile (con estrema facilità di attivazione/dismissione dei contratti di locazione). Nello stesso tempo si devono temperare le esigenze delle diverse componenti della popolazione. L'esempio di Pistoia è illuminante: la non tolleranza per la vita giovane (rumori ecc.) ha comportato l'abbandono della città da parte degli studenti. Ciò che si ritiene molto interessante, collegandosi a ciò che è emerso nelle relazioni precedenti è il concetto di *mixité* funzionale, molto affascinante dal punto di vista sociale, ma di cui va verificata la praticabilità dal punto di vista della convivenza di esigenze diverse, di richiesta e tipologia diverse di servizi, di stili di vita diversi e delle relative conseguenze, per esempio in tema di rumori ecc.

L'esperienza di *mixité* sperimentata con gli studenti in centro ma anche a Sanbapolis dimostra che forse **esigenze diverse andrebbero ricondotte in aree in cui siano possibili usi compatibili**; per esempio la **vita serale studentesca** potrebbe essere **compatibile in aree di giorno destinate a uffici**, prevedendo quindi **aree di "protezione" della vita chiassosa dalle residenze** (un esempio in questo senso è la città di Malmö).

Maria Laura Frigotto
Presidente Opera Universitaria Trento

Pensare ai problemi in modo indipendente gli uni dagli altri può essere rischioso, quindi è fondamentale anche considerare le interazioni tra i temi delle giornate di SUPERTRENTO. Per esempio il **tema della residenzialità studentesca è molto legato a quello dei trasporti e a quello degli stili di vita e benessere**.


L'area della città in cui gli studenti desiderano abitare è molto ristretta e focalizzata al centro città dove ci sono molti dipartimenti ma soprattutto vita studentesca. La scarsità di mezzi di trasporto agevoli riduce questa area congestionando la domanda sul centro e facendo lievitare i prezzi. Allargare il campo d'azione desiderato è cruciale per molti target (studenti ma anche famiglie), così come portare in aree diverse dal centro la vita sociale (e studentesca) in modo da giustificare la scelta di un luogo meno centrale non solo dal punto di vista economico. Da questo punto di vista i collegamenti con il trasporto pubblico dovrebbero estendersi anche ai paesi limitrofi in particolare con Rovereto.

L'Opera universitaria è attualmente impegnata per la realizzazione di nuovi studentati: il nuovo *blocco G* a Sanbapolis, la *Residenza Santa Margherita* in centro, il nuovo insediamento a Piedicastello nell'area ex Italcementi e a Rovereto.

Incontri tematici

2. Casa, lavoro, impresa

20 maggio 2023
Ex Atesina / Sala Carrozzeria

 I testi dei capitoli che seguono sono scritti grazie alla documentazione audio/video dei contributi dei relatori e delle relatrici intervenuti durante la giornata o durante i tavoli tematici e pertanto non sono scritti direttamente dagli autori o dalle autrici.

Informati

Immagina

Partecipa

↳ Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Incontro tematico.



Immagina

Incontri Tematici

Tendenze in atto e strategie per nuovi scenari

Gabriele Rabaiotti

Abitare lo spazio.

➔ scarica le slide su supertrento.it

La gran parte della popolazione mondiale vive in città che sono allo stesso tempo benedette e maledette. Vivere a Milano e a Trento è uguale: ci lamentiamo del traffico e dello smog ma poi difficilmente abbandoniamo questi luoghi. Abbiamo la fortuna di vivere in città, Milano e Trento a maggior ragione, che non sono esplose come ad esempio è accaduto alle megalopoli dell'Africa o dell'Asia. Siamo però e viviamo in un tessuto urbano che collega ed è collegato a livello regionale da nodi che non sono mai giganteschi il cui principale problema è rappresentato dallo spostamento di merci e persone tra questi nodi stessi. **Viviamo in spazi che sono contenuti e vivibili, che sono nodi di un tessuto ma che chiedono, proprio per essere e per rimanere un network, di essere in rete, di avere connessioni.** La prima domanda che dobbiamo farci è dunque cosa vuol essere Trento domani. Una città-nodo che sta in relazione con altri network o una città che rimane ferma così come è, magari protetta e difesa addirittura da delle nuove mura?

Se vogliamo pensare a Trento come nodo in un tessuto macroregionale connesso allora c'è un interrogativo che va affrontato: dove si colloca la città, questa città, quando parliamo di corridoi e di sistemi territoriali che rendono una città grande?

① *Laureato in Architettura al Politecnico di Milano e Dottore di ricerca in Politiche pubbliche del territorio allo IUAV di Venezia. Insegna Analisi della città e del territorio al Politecnico di Milano. Ha lavorato per molti anni all'Istituto per la Ricerca Sociale di Milano, ha fondato nel 2009 la società KCity occupandosi di interventi di housing sociale e di progetti di rigenerazione in quartieri degradati e difficili di diverse città italiane. Nel 2016 è stato Assessore ai Lavori pubblici e alla Casa e nel 2019 Assessore alle Politiche sociali e abitative a Milano.*

Ci interessa che Trento sia in questi corridoi o no? L'interramento in qualche modo ci porta a chiederci questo: in un sistema di linee e nodi ossia di infrastrutture e città, come possiamo rendere Trento un sistema significativo e attrattivo? Perché se l'intenzione è quella di **stare all'interno di un legame e in interconnessione con altri pezzi di mondo**, serve una **struttura urbana dinamica, elastica, porosa tanto nel micro quanto nello schema macro.**

E per fare questo, **per rendere una città dinamica e porosa, quello che bisogna avere è più locazione.** Il nostro paese, l'Italia, è un paese di proprietà, fondato sull'importanza della proprietà privata della casa. Gli immobili sono immobili e noi ci siamo immobilizzati in essi. Nessuno si sposta, nessuno arriva e le città invecchiano ma invecchiando è come se, all'interno del network macroregionale, perdessero la loro forza perché le relazioni con gli altri nodi si indeboliscono e si indeboliscono i collegamenti. In questa situazione tendente all'immobilizzazione, per reagire una città deve avere più locazioni. Pensiamo all'Europa, agli altri paesi in cui mediamente le città hanno il 40% dello stock immobiliare di proprietà e il resto ossia almeno il 60% in affitto. Da noi il rapporto è invertito anche

se nelle città italiane si nota che la quota di affitto, confrontata con quella dei borghi e dei paesi, sale. Senza questa quota di affitto le città si immobilizzano perché si immobilizzano gli abitanti che, nel tempo, invecchiano.

Sicuramente i diversi governi nazionali non hanno aiutato lo sviluppo della locazione perché, ad esempio, hanno tolto l'IMU e favorito la proprietà. Il nostro paese non cerca di potenziare l'affitto e la conseguenza è che le città soffrono perché a livello locale non hanno strumenti per incentivare la locazione e quello che riescono a fare non è sufficiente. **A Trento la popolazione mediamente è stabile ma da dieci anni a questa parte il saldo demografico interno è negativo che significa che i nati sono inferiori ai morti. L'equilibrio è mantenuto dalla nuova domanda che arriva da fuori**, persone non di Trento. La media dei componenti per ogni nucleo familiare è 2,1. E c'è un altro dato interessante: l'aumento delle famiglie che però non avviene perché si creano tanti nuovi nuclei, avviene perché i nuclei preesistenti si dividono. A Trento il 41,2% delle famiglie ha un solo componente. Il 19,8 è una coppia senza figli, il 9,2% un solo genitore con figli. Famiglie piccole o piccolissime che, lette alla luce del tema dell'invecchiamento della popolazione e dei dati demografici complessivi, evidenziano una questione fondamentale: se non ospitiamo domanda nuova troviamo ed avremo una popolazione che si spacchetta. Vi è un'ulteriore questione in questo quadro: il numero di anziani. **Le persone rispetto ad un tempo invecchiano meglio ma se nella città non abbiamo iniezione di persone giovani, significa che stiamo definendo un ciclo che sicuramente non è positivo.**

L'elemento che ci consente di muoverci da questa traiettoria è quello di diventare attrattivi e accoglienti e quindi generare un sistema per la città che abbia la capacità di scambiare col fuori, di at-

trarre, prendere, di lasciare per periodi più o meno lunghi studenti e giovani lavoratori. Senza questa iniezione è difficile immaginare la città del domani. E allora diviene importante chiederci quali sono le cose che possono rendere la città attrattiva per questa popolazione ossia quali sono gli elementi in grado di attrarre nuova popolazione.

All'interno del tessuto connesso in cui siamo, i nodi della rete riescono a essere e rimanere tali se ospitano funzioni di alto valore ossia se ospitano strutture che non si trovano ovunque all'interno del network di cui fanno parte. In questa categoria di funzioni ad alto valore ci sono stazioni dell'alta velocità che fermano a Trento e non altrove, un ospedale, un aeroporto, l'università, ... funzioni urbane ma di scala solo locale ossia funzioni che sono presenti qui a livello locale ma che per trovarne altre occorre viaggiare molto. Oppure, per essere e rimanere nodi, la città potrebbe avere una funzione *super potenziata* rispetto ad altre che sono sulla stessa linea. Per esempio un super impianto sportivo creato da una società sportiva che è ai vertici e che quindi è in grado di attrarre giovani ed essere competitiva con le sue infrastrutture aperte. Oppure ancora una *super piastra* commerciale capace di attrarre perché è la più grande o un hub onnicomprensivo di scuole superiori che raccoglie indirizzi diversi e discipline che si possono trovare solo a Trento, in un unico distretto.

C'è poi, parlando di funzioni, una **terza possibilità** che è quella di **avere funzioni che combinano pezzi di funzioni diverse in cui è proprio il fatto di metterle e averle vicino a creare l'attrattività** che consente di essere e **rimanere nodi significativi di un tessuto urbano macroregionale.** Funzioni che sono ad esempio un cinema multisala con la palestra e il blocco commerciale o, ancora, combinazioni e avvicinamenti anche improbabili

» Aerea della linea ferroviaria del Brennero visto verso nord. Al centro il complesso residenziale chiamato "Serpentone" e il Campo scuola di atletica Covi-Postal. In basso a sinistra le Officine Trento/Malè.

capaci di generare un'offerta particolare: una macelleria che è anche pasticceria. Oppure un negozio di scarpe che è anche negozio di arredamento *vintage* e ha un pezzo per il *take away* del pranzo. Una stazione degli autobus con uno spazio per le imprese al quarto piano ed un coworking al piano terra. Uno studentato con uno spazio di produzione per la musica che c'è solo a Trento e per cui può succedere che un giovane scelga Trento proprio perché c'è quella particolare cosa.

Nel nuovo suolo liberato a Trento dall'interramento, potrà succedere che l'università, la biblioteca e tutti gli altri prenderanno il loro spazio aperto per creare il proprio parco, il proprio esterno. Se così sarà, avremo spopolato la possibilità di avere un nuovo grande spazio aperto. Ed è questo, un rischio che c'è su queste operazioni. **La cosa più importante quindi non è quello spazio lì, quello liberato dall'interramento ma l'intorno di quello spazio. Non la superficie ma quella superficie, nel contesto, potrà collegare facendo diventare un fronte quello che oggi è un retro.** La ragione dello spazio che otterrete con l'interramento molto probabilmente è già nella città di Trento, ed è già in parte raccontata se vi guardate intorno.

È questo spazio vuoto, liberato che può dare ragione al pieno. Come avvenuto a Barcellona, in cui è il vuoto di quegli "angoli smussati" a dare ragione, per contro e in negativo, del pieno. Ed è la mescolanza, la complementarietà e la connessione tra funzioni che generano attrattività. Probabilmente non mancano case, mancano iniziative per rendere quello che esiste abitabile. Abbiamo case senza abitanti e abitanti senza case. Non è il punto di costruire ma di trovare l'intreccio tra domanda e offerta, *muovere gli immobili*, che è il sottotitolo dell'incontro.

Quello che viene in mente pensando a Trento è un esempio che si chiama *Superkilen*: un parco fatto da architetti e artisti a Copenhagen ufficialmente inaugurato 11 anni fa. Un parco lineare che si allarga e si stringe in relazione agli spazi e alle funzioni che incontra, che si riempie e svuota di funzioni in relazione ai bisogni dei cittadini.



Pratiche, progetti e testimonianze

Stefano Guidarini

Utopie realizzate

➔ scarica le slide su supertrento.it

Negli ultimi anni **dal tema specifico dell'housing, inteso come il discorso sull'alloggio** in senso stretto, **l'attenzione si è spostata su quello dell'abitare, che riguarda** in maniera articolata **la città, lo spazio pubblico e la partecipazione alla vita sociale e culturale**. In ambito europeo sono diversi gli esempi che ci possono aiutare a comprendere come un cambiamento di questo tipo rappresenti un tassello fondamentale nello sviluppo delle nostre città.

Esemplare è il caso di Seestadt Aspern, una città-satellite a est di **Vienna** in corso di costruzione dal 2015, che è stata progettata sul principio di continuità delle relazioni urbane. La **progettazione degli isolati urbani vuole combinare la logica della città tradizionale con le migliori qualità della città verde**, affrontando temi quali l'orientamento ottimale degli appartamenti, l'uso non residenziale dei piani terra destinati invece ad usi pubblici e/o commerciali, lo sviluppo di unità piccole all'interno di una progettazione complessiva dell'edificio che viene coordinata considerando gli edifici contigui. Un'altra città che sta cambiando atteggiamento nella costruzione di nuove residenze è Zurigo, dove il 90% delle abitazioni risulta in regime di locazione. Una **forma storica di reazione all'incertezza dei**

① *Laureato in Architettura al Politecnico di Milano, tra il 1984 e il 1990 ha lavorato con Giancarlo De Carlo, Gino Pollini e BBPR-Belgioioso. Ha progettato e realizzato diversi interventi di architettura pubblica e privata legati alla città, alla residenza sociale e ai luoghi del commercio. Insegna Progettazione Architettonica al Politecnico di Milano e nel 2011 è stato tra i fondatori del Master universitario Housing sociale e collaborativo presso il Politecnico di Milano. Ha pubblicato i libri Ignazio Gardella nell'architettura italiana (2002), Il mutevole concetto di tipo (2009), Precisazioni sull'housing sociale in Italia (2017) e New urban housing (2018).*

mercati di affitto della città è da oltre un secolo la costituzione di cooperative di abitazione, che attualmente **possiedono oltre il 20% degli alloggi censiti in città** (40.000 appartamenti). Un esempio di riferimento qui è la cooperativa *Kraftwerk 1* fondata nel 1993 con un programma comunitario (la *Charta*) basato su principi molto chiari di diversità e uguaglianza, solidarietà, autogestione, sostenibilità e giustizia, sinergia e volontariato. Le **numerose cooperative di abitanti sorte negli ultimi tre decenni a Zurigo si sono sviluppate come delle vere e proprie imprese sociali multifunzionali aperte alla città**, con una **pluralità di attività, di servizi e di forme di residenza**, e **non solo come volumi residenziali** accessibili ai propri abitanti.

Elemento fondamentale nella definizione dei nuovi spazi abitativi e comunitari è un'idea di partecipazione e dialogo tra i promotori e gli abitanti durante la fase progettuale. Questo percorso negli anni non si è dimostrato privo di difficoltà, poiché i futuri abitanti concentravano i propri sforzi progettuali nel descrivere gli spazi legati alla propria abitazione. Come aveva notato il sociologo Domenico De Masi, coinvolto negli anni Settanta nel processo partecipativo del Quartiere Matteotti a Terni con Giancarlo De Carlo, «chiedere a persone prive di esperienza che tipo di casa desiderano signifi-

ca ottenere risposte scontate. Non si poteva fare un salto qualitativo con questo procedimento». Fu quindi condotta un'opera preventiva di preparazione del pubblico per far conoscere ai futuri abitanti nuovi possibili modi di "abitare meglio". Il risultato fu quello di aprire l'immaginazione della gente verso nuove possibilità abitative e di prepararla quindi a una discussione più costruttiva sulla qualità generale. A De Carlo spettò poi il compito di tradurre i risultati di questo processo nelle forme dell'architettura. Problemi analoghi sono stati affrontati nei processi partecipativi delle cooperative *Kraftwerk1*, *Kalkbreite* e *Mehr als Wohnen*, nel corso dei quali a nessuno dei possibili abitanti è stato permesso di parlare del proprio appartamento particolare, ma solo di temi di interesse collettivo e di problemi generali. A nessuno, inoltre, è permesso anticipare soluzioni che riguardano la forma o la distribuzione, perché questo compito è sempre lasciato ai progettisti dell'architettura.

Contestualmente allo **sviluppo delle diverse forme di cooperative di abitanti** si sono evolute anche le **forme di alloggio all'interno dei diversi edifici residenziali**. Negli esempi esposti si può notare come ad alcuni principi generativi comuni si associno delle peculiarità progettuali tipiche di un edificio nato da una riflessione collettiva. Di seguito si riporta una sintesi degli spazi abitativi illustrati:

1. *Wohn-Gemeinschaft, Flat-sharing*, Appartamenti condivisi: **unità abitative con camere private** (15-18 mq) e **aree condivise**: soggiorno, cucina, studio, ripostigli e bagni (in genere un bagno ogni tre stanze). Queste soluzioni sono viste come un possibile **antidoto alla gentrificazione**. In Europa infatti, nei normali appartamenti la superficie media per abitante è di circa 55 mq. Nelle residenze condivise la superficie media scende a circa 33 mq, ma con una maggiore disponibilità di spazio comune. Il principio è: **occupare poco spazio ma poterne usare molto**.

2. *Wohngruppe, Co-living*: unità residenziali (anche di tipo tradizionale) che a ciascun piano condividono alcuni servizi comuni e spazi di lavoro (zona relax, aree-gioco, sala per incontri, laboratori, ecc.).

3. *Haus-Gemeinschaft, Quartier-Haus - Co-housing*: **edifici costituiti da appartamenti di vario tipo** (sia tradizionali che condivisi) **organizzati in forma di comunità**, con aree comuni generali e con uno **scambio di servizi e di attività**. È il classico caso di abitare collaborativo alla scala dell'edificio.

4. *Integrierte Nachbarschaft*: Quartiere integrato, Abitare collaborativo alla scala del quartiere: **quartieri o isolati urbani con tipologie varie** (anche le tre di cui sopra), nei quali vi sono spazi per attività comuni o condivise e **servizi ad una scala più ampia**, quali asili nido, spazi di lavoro, cucine comuni, ecc.

Francesco Pizzorni

Innovazione, inclusione, prossimità.

① *Dopo gli studi umanistici all'Università Statale di Milano lavora per l'Italian Chamber of Commerce of Ontario a Toronto. Dal 2012 entra a far parte dello staff di vari assessori del Comune di Milano occupandosi di Decentramento, Servizi Civici, Casa e Demanio, Politiche Sociali, Salute e Diritti, Politiche del Lavoro, Attività Produttive, Commercio e Risorse Umane. Dal 2022 lavora per l'assessorato Romani, con deleghe ai Servizi Civici e Generali e alla Partecipazione. È membro del direttivo dell'associazione InnovareXIncludere, un laboratorio aperto sulle politiche pubbliche.*

Per favorire progetti di rigenerazione urbana è fondamentale focalizzarsi anche sugli strumenti che l'amministrazione comunale può mettere in campo per sviluppare progetti di innovazione sociale ed economia urbana. Il ruolo dell'Assessorato è infatti **non quello di creare cose nuove ma di spingere il tessuto urbano a incontrarsi, a immaginare progetti di economia che possano generare valore economico ma anche sociale.**

Per perseguire questo mandato è stato innanzitutto svolto uno studio in cui sono stati analizzati punti forti e deboli, minacce e opportunità dei vari quartieri di Milano nell'ottica di riuscire a fare spazio a iniziative basate su un'economia di breve raggio. Da ciò sono stati sviluppati e curati tre principali assi/progettualità: le *Scuole di quartiere*, il *Crowdfunding civico* e *Tira su la cler*.

La *Scuola dei quartieri* consiste in una scuola di formazione che porta insegnanti e strumenti nei quartieri, a casa delle persone che in questo momento non sono impiegate o non stanno facendo nulla: *neet* o chi magari ha idee ma non ha strumenti per realizzarle.

All'interno della *Scuola dei quartieri* vengono programmati **percorsi di 4/5 mesi in cui si facilita la creazione di sinergie** tra i partecipanti e vengo-

no dati **strumenti per sviluppare un progetto di impresa**. Quando il progetto d'impresa supera la fase di ideazione viene messo a bando e, se vince, il **Comune di Milano ne finanzia il 100%** dell'importo, una **parte a fondo perduto** e una **parte come prestito agevolato**. Sono nati così progetti come il *Social delivery*, il *Panificio di quartiere*, la *Libreria di comunità* di quartiere e altri 50 progetti circa.

Il secondo progetto è il **Crowdfunding civico** ossia una **piattaforma in cui vengono pubblicati progetti per cui, al raggiungimento della quota minima di finanziamento, il Comune interviene finanziando il resto dell'importo** necessario alla loro realizzazione. Sono nati con questo strumento progetti interessantissimi quali ad esempio il cinema che viene alimentato grazie all'energia prodotta dalle persone che durante la proiezione pedalano sulle biciclette.

L'ultimo progetto da cui sono stati tratti importanti risultati è chiamato **Tira su la Cler** (che in milanese è la serranda) consiste in **fondi di finanziamento a fondo perduto mischiati a prestiti** in cui si è sperimentato di **mettere non solo il capitale ma l'infrastruttura ossia lo spazio abbandonato**. Si è visto però che dare spazi da ristrutturare met-

teva in crisi le piccole realtà quindi ora si stanno cercando spazi anche privati che siano immediatamente utilizzabili.

È stata poi creata la **Rete degli spazi ibridi** ossia **luoghi che non hanno una funzione prevalente immediatamente comprensibile**: una galleria che è anche ostello e bar, ad esempio. A Milano questi spazi sono circa 15 di cui l'80% è situato in luoghi di proprietà pubblica. Il più famoso è *BASE* e l'altro famoso è la *Santeria Social Club* che è un coworking con fablab e attività di somministrazione bevande. In questi spazi ci sono molteplici attività che spesso cambiano anche a seconda dell'ora del giorno. Il **Comune di Milano**, conscio di non poter portare avanti tutti i progetti, **ha cercato accordi con i privati per garantire la sostenibilità delle iniziative** attraverso la generazione di **impatti positivi per tutti gli attori coinvolti**.

Gianluca Nardone

Il Villaggio Barona: prima esperienza di social housing in Italia

Al Villaggio Barona gli **affitti** sono **sensibilmente più bassi rispetto alla media di Milano** ma la prima suggestione che viene portata, in qualità di gestori del villaggio e del progetto di social housing, è che al di là del canone pagato per l'alloggio, **l'abitare funziona bene quando oltre ad esso, ci sono usi diversi**. Per questo, come gestori sociali, si è deciso di andare oltre l'organizzazione degli eventi di comunità come le cene di Natale e di concentrarsi su quello che va oltre gli abitanti del Villaggio: la palestra e il parco, ad esempio, ossia funzioni per il quartiere che fanno sì che le persone che vivono il Villaggio si mescolino e vadano oltre i propri specifici problemi. Si è capito che **è importante tenere e promuovere un focus su quello che c'è oltre la casa**.

La seconda suggestione che si vuole condividere ha a che fare con il fatto che **non c'è necessariamente bisogno di programmare tutto all'inizio**. C'è stata una fase della vita del progetto del Villaggio Barona in cui la *Fondazione Cassoni* ha dato casa a una serie di associazioni e cooperative senza indicare troppo che cosa sarebbe dovuto succedere ma offrendo semplicemente spazi belli e accessibili. Da ciò, in 10-15 anni e in modo anche un po' spontaneo è successo che in questi spazi

ⁱ Dottore commercialista e revisore dei conti, laureato in Economia politica all'Università Bocconi di Milano, in Pianificazione al Politecnico di Milano e Dottore di ricerca in Politiche pubbliche del territorio allo IUAV di Venezia. Nel 2012 è stato docente di Urban Management nel laboratorio di Urban Policies Design del Politecnico di Milano. Si occupa dell'analisi di fattibilità di progetti immobiliari alla scala urbana e ricopre numerosi incarichi all'interno del Gruppo UniCredit in Italia e in Germania. Nel 2019 fonda KService Impresa sociale specializzata nella gestione immobiliare sociale di interventi di housing sociale e progetti di rigenerazione urbana.

ha aperto una libreria Mondadori che oltre a essere una libreria fa anche inserimento sociale e i ragazzi possono andare e stare lì, una libreria che organizza le notti in libreria dove i genitori possono lasciare i bambini. Un'altra cosa successa è che una cooperativa agricola (*Opera in fiore*, nata all'interno del carcere milanese di Opera) è venuta al Villaggio Barona inizialmente per fare la manutenzione del parco e oggi dà lavoro a oltre 100 soggetti svantaggiati che sono impiegati nei servizi di cura del verde, nelle piccole manutenzioni e, accanto a ciò, gestisce una serra con laboratori per i ragazzi autistici. Sempre al Villaggio c'è un pensionato studentesco integrato dove sopra ai piani dove ci sono i posti letto per gli studenti c'è un piano per progetti sociali. Questo piano accoglie ragazzi minori non accompagnati, madri sole con bambini, donne vittime di violenza. L'idea iniziale era che lo studente avrebbe potuto aiutare e farsi carico del minore straniero arrivato solo in Italia. In realtà si è poi capito che spesso era il minore straniero ad aiutare lo studente di fuori Milano perché era lui a fargli conoscere i suoi amici.

Questo **"aver dato casa"** con cui la *Fondazione Cassoni* ha avviato il progetto, **ha prodotto**, oltre al dare casa, **qualcosa di interessante e l'ente**

gestore, da piccola cooperativa, oggi è un'impresa sociale che gestisce a Milano oltre 1300 alloggi di housing sociale.


La terza sollecitazione è il passaggio, evidenziato dall'esperienza, dal dare spazio al fare spazio. In questi anni, senza un coordinamento prescrittivo, sono successe al Villaggio Barona un sacco di cose. Quindi a un certo punto si è pensato che questo fosse un **piccolo modello di rigenerazione urbana alternativo** a quello che avviene da altre parti. Ci si è resi conto che ciò che era **nato come progetto di housing sociale a canone accessibile era diventato una piattaforma di welfare sociale**. Un presidio di socialità e funzioni importanti per il quartiere. Si è deciso allora di fare un passo avanti con i soggetti che abitano al Villaggio, un passaggio che ha portato da un contratto per un affitto a canone agevolato a un accordo di collaborazione. Oggi, **chi viene lì ad abitare, a fronte del canone concordato deve dare un contributo ed entrare in rete per dare una risposta ai bisogni della città**.

Questa cosa che è successa a Milano, forse, può succedere anche a Trento.

Incontri tematici

2. Casa, lavoro, impresa

20 maggio 2023
Ex Atesina / Sala Carrozzeria

 I testi dei capitoli che seguono sono scritti grazie alla documentazione audio/video dei contributi dei relatori e delle relatrici intervenuti durante la giornata o durante i tavoli tematici e pertanto non sono scritti direttamente dagli autori o dalle autrici.

Informati

Immagina

Partecipa

» Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Incontro tematico.



Partecipa

Incontri Tematici

Isole tematiche

Isola tematica con Gianluca Nardone e Gabriele Rabaiotti

La discussione all'interno dell'isola tematica dedicata a "la casa fuori" ha indagato le nuove forme di abitare alla scala del quartiere, prendendo spunto dall'esempio del Villaggio Barona illustrato da Gianluca Nardone. Visto l'emergere nel dibattito pubblico di Trento del **problema della carenza di alloggi universitari**, un rappresentante degli studenti universitari **propone di promuovere la nascita di nuove forme di co-housing all'interno delle quali possano coabitare studenti universitari e anziani**, vista la **complementarietà delle esigenze delle due categorie** di residenti. Nardone sottolinea come le strutture dedicate al co-housing possano nascere su iniziativa pubblica, privata oppure del terzo settore. In generale quelle che coinvolgono gli studenti universitari si dimostrano essere molto sostenibili, perché gli studenti di solito pagano regolarmente l'affitto. Rabaiotti condivide pienamente l'invito del rappresentante degli studenti, suggerendo, come proposta, che gli appartamenti di edilizia popolare che richiedono costi di trasformazione troppo elevati, possano essere staccati dal meccanismo di assegnazione per un periodo limitato di tempo (ad esempio 15 anni) per essere invece destinati a forme ibride di co-housing tra studenti e pensionati. I giovani possono infatti riattivare i condomini di edilizia popolare che sono abitati molto spesso da una popolazione molto anziana. La cosa importante, per attuare questo tipo di iniziativa, è avviare un percorso di co-progettazione e co-programmazione.

La discussione si sposta sul **tema dell'edilizia popolare a Trento**, sottolineando nuovamente il **problema dell'anzianità della popolazione che usufruisce di tali servizi, limitando la possibilità di riassegnazione a coppie giovani**. Gli anziani rimangono spesso ad abitare in **alloggi di grandi dimensioni che sono anche difficili da gestire**. Sarebbe pertanto importante pensare a nuove forme di residenzialità per gli anziani ancora autosufficienti, ad esempio attraverso la nascita di nuove strutture protette in cui gli

utenti più anziani possono trovare servizi migliori e alloggi di dimensione più adeguata. In questo modo verrebbero rimessi in assegnazione molti alloggi offrendo a tutti l'alloggio più adeguato. Un rappresentante dell'ordine degli architetti si interroga successivamente su quale sia la scala adeguata per far funzionare un quartiere di co-housing come Villaggio Barona. Secondo Nardone fino ad una settantina di alloggi il villaggio permette di funzionare alla scala di quartiere evitando il rischio dell'effetto "condominio". Vengono infine valutate le potenzialità dell' housing sociale, ovvero delle residenze con affitti calmierati destinate a utenti che non possono accedere ad un alloggio su libero mercato ma che hanno un reddito troppo elevato per ottenere un alloggio di edilizia popolare. Secondo Rabaiotti **si potrebbe prevedere che negli interventi di grande trasformazione, come quello dell'areale a seguito dell'interramento, un 20 % dei nuovi alloggi venga destinato a housing sociale, ovvero a "locazione concordata", a fronte di un bonus volumetrico**. L'alloggio, ad esempio, potrebbe essere esentato dal pagamento dell'IMU, oppure a scomputo degli oneri di urbanizzazione si potrebbe permettere la realizzazione di alloggi a locazione concordata.

Isola tematica con Francesco Pizzorni

L'Area economia urbana e lavoro del Comune di Milano lavora intorno a una precisa **scelta politica di investire sui quartieri e sullo sviluppo economico**: la competenza su queste aree non è infatti propria degli Enti locali, che però possono **scegliere di lavorarci in maniera innovativa e complementare alle politiche regionali e nazionali**. Il Comune di Milano è partito dalla costruzione di una squadra di lavoro, coordinata da Annibale D'Elia, protagonista del programma *Bollenti spiriti* della Regione Puglia, e chiamato attraverso una mobilità inter-enti a lavorare su progetti sperimentali di sviluppo economico (fablab, coworking, manifattura...) a scala di quartiere. Si è scelto di attingere a risorse europee, potendo contare su fondi che consentano anche finanziamenti a fondo perduto, e di procedere attraverso la pubblicazione di avvisi pubblici per l'individuazione di soggetti attuatori dei programmi, affiancati costantemente da personale comunale, che attivano e gestiscono la partecipazione di cittadini e organizzazioni.

Il tavolo approfondisce il tema del *Crowdfunding* civico, per cui il Comune di Milano ha selezionato con avviso la piattaforma da utilizzare perché potesse funzionare sia con singoli cittadini, sia con gruppi informali o organizzati. I cittadini (singoli o in gruppo) possono sia pubblicare i propri progetti nell'ambito di specifici bandi, sia votare e supportare finanziariamente i progetti pubblicati, aiutando anche a sondare l'effettivo interesse per il progetto. Le risorse raccolte attraverso la piattaforma non transitano dal bilancio comunale, ma arrivano direttamente ai progetti candidati. Il confronto si sposta sul tema della concessione di spazi pubblici per iniziative produttive e commerciali: Pizzorni sottolinea come **l'orizzonte temporale per progetti di questo tipo sia di almeno 3-4 anni**, dove vengono coinvolti anche istituti economici partner di progetto per la parte di finanziamento e assicurazione e dove **il Comune gioca un**

ruolo importante di accompagnamento e parziale assunzione del rischio d'impresa. Gli spazi pubblici vuoti sono spesso in condizioni non ottimali che possono talvolta ostacolare il successo delle iniziative private. Non sempre il Comune riesce a mettere le persone in grado di portare avanti il proprio progetto d'impresa originario, cosa più facile nel caso di soggetti strutturati che si occupino di attività ibride. Anche per questa ragione Milano ha attivato il progetto Scuola di quartieri per mettere a disposizione di piccoli progetti di impresa di vicinato spazi privati facendo da garante presso i proprietari.

Alcuni cittadini presenti esplicitano un certo timore rispetto all'utilizzo di spazi pubblici da parte di soggetti privati commerciali, laddove l'ente pubblico non si faccia garante dell'interesse pubblico e della disponibilità di parte di tali spazi a favore dei quartieri rispondendo a desideri e bisogni espressi dalla cittadinanza. In particolare un cittadino fa riferimento al futuro "centro civico" di San Donà, dove è prevista la concessione di parte dello spazio a un supermercato che non tutela gli interessi dei cittadini residenti. Tecnici dell'Amministrazione specificano che in questo caso la collaborazione tra Comune di Trento e il soggetto produttivo-commerciale permetterà di costruire uno nuovo edificio, dove poter ospitare anche funzioni socio-culturali per il quartiere a partire dalla raccolta dei bisogni dei residenti.

Da alcuni partecipanti vengono espressi timori anche rispetto al destino dello stabile di ex Atesina, oggetto all'inizio degli anni 2000 di un percorso partecipato con il quartiere che non ha ancora portato risultati concreti. Le **dimensioni dello stabile e la complessità degli aspetti legati alla proprietà rendono fondamentale la collaborazione tra pubblico e privato** produttivo/commerciale, con cui sarà probabilmente necessario

Isola tematica con Stefano Guidarini

negoziare per consentire la sostenibilità della riqualificazione e della gestione. Anche a Milano nel caso di stabili di dimensioni così importanti è stato necessario investire tempo e coinvolgere soggetti privati nella compagine gestionale. Si sono però sperimentate **forme di uso temporaneo nell'attesa di definire risolutivamente le funzioni degli edifici oggetto di riqualificazione**. Nel caso di spazi di minori dimensioni e di minor complessità, il Comune di Milano ha saputo in passato gestire la definizione della destinazione d'uso e la riqualificazione, anche ascoltando i quartieri, in tempi corrispondenti alle consiliazioni.

I partecipanti all'isola tematica desiderano da subito approfondire il funzionamento dei nuovi modelli abitativi esposti da Stefano Guidarini durante la presentazione in plenaria. La discussione prende avvio da alcune specifiche domande: **Queste iniziative di diverse modalità di "vivere insieme" illustrate questa mattina da chi partono? Dal basso o dall'alto?** Ci deve essere uno stimolo da parte dell'Amministrazione pubblica, ci deve essere un assetto normativo che le favorisce?

Stefano Guidarini racconta come tutte **queste iniziative siano partite dal basso** e approfondisce la storia che ha portato alla loro nascita. In due degli esempi riportati si trattava di "squalter" che occupavano le fabbriche dismesse di Zurigo. Nascono alla fine degli anni '80 dopo una protesta in piazza perché c'era una crisi totale degli alloggi. Vengono occupati degli edifici vuoti che in alcuni casi sono stati sgomberati mentre in altri l'iniziativa si è "istituzionalizzata" costituendo delle cooperative; da qui hanno avviato un movimento completamente dal basso senza finanziamenti pubblici e che ora è diventato uno dei principali interlocutori della città per quanto riguarda la "casa per tutti".

L'aspetto interessante è che **le regole per la realizzazione e la conduzione di queste iniziative sono contrattate; per esempio lo "standard" dei parcheggi è valutato caso per caso soprattutto in considerazione della disponibilità di trasporto pubblico**. Spesso per abitare in questi luoghi per poter detenere un'auto bisogna dimostrarne la necessità per ragioni di salute o di lavoro.

Tutti gli interventi sono caratterizzati dall'essere eco-compatibili e sottostanno a un protocollo che tende a riportare i consumi di energia al livello degli anni '60 con ricadute su ogni aspetto della vita: non si prende l'aereo, non si mangia carne rossa, non ci si muove in macchina; una vera filosofia di vita che non deriva da stati di necessità ma da scelte consapevoli. I partecipanti all'isola chiedono inoltre se e come il Comune abbia dovuto modificare la propria stru-

mentazione normativa per accogliere queste istanze. Guidarini continua ad illustrare il funzionamento di questi casi studio affermando che il comune non ha dovuto affrontare stravolgimenti normativi ma anche che il sistema normativo svizzero in materia è più flessibile di quello italiano e che lì c'è una storica tradizione delle residenze condivise. Aggiunge inoltre che le soluzioni adottate (per distanze, parcheggi, scale, bagni, disimpegni) non sarebbero compatibili con il nostro assetto normativo. Lo stesso vale per le funzioni che in questi insediamenti sono sempre molto miste: residenziale, ricettivo, commerciale, terziario; una situazione che a noi porrebbe problemi di determinazione degli oneri; c'è anche il problema delle superfici degli alloggi: certe superfici per loro usuali per il fatto che sono abitate da più nuclei familiari per noi si configurerebbero come edifici di lusso.

La discussione al tavolo vira sulla fattibilità e in generale sulla possibilità di stimolare questo genere di iniziative anche da noi e viene chiesto un parere sempre a Guidarini che lo esprime partendo dal caso della Svizzera, una società prevalentemente montanara-rurale, in cui spesso si hanno piccole comunità con un senso della solidarietà molto sviluppato e un sentimento comune di mutuo aiuto e assistenza. Per quanto riguarda l'Italia, **si nota come il Villaggio Barona a Milano sia un esempio del fatto che probabilmente sia necessario far leva sul senso civico, sulla voglia di fare qualcosa, su una necessità che ci spinge e che si deve cogliere**. Anche da noi infatti esistono i modelli di riferimento storici, pensiamo alle cascine, ai casali, alle masserie vissute da famiglie allargate, modelli antichissimi che possono essere recuperati. Per sostenere oggi queste iniziative bisogna innanzitutto partire dalle persone che non necessariamente devono costituirsi in una cooperativa ma che possono trovare anche altre forme di associazione. L'Amministrazione non può spingere a questo ma sicuramente porre le condizioni per poterle accogliere. Il primo problema è trovare le aree

a prezzi molto inferiori al prezzo di mercato. **Le Amministrazioni potrebbero mettere a bando le proprie aree mettendole in concessione per un certo numero di anni** (cosa che a Trento viene fatta solo per i parcheggi pertinenziali). Si potrebbero trattare queste aree come aree per servizi sfruttando le facilitazioni urbanistiche che da questo deriva (in Lombardia le aree per servizi non cubano, non producono superficie lorda o netta). **Va favorita la mescolanza funzionale**. Poi si deve seguire l'iniziativa sul piano della qualità.

Il discorso stimola un'ulteriore serie di domande tese a comprendere gli aspetti di questi modelli abitativi. In particolare emergono le seguenti richieste: Come si gestiscono le persone che non rispettano le regole, in particolare visitatori che magari usufruiscono dei servizi pubblici offerti dall'iniziativa? Non è che queste iniziative basate su una grande apertura tra i membri del gruppo concorrano a creare chiusure verso l'esterno?

Le risposte di Stefano Guidarini non nascondono i problemi che si pongono ma sottolineano la **forza espressa dalla coesione sociale e dal senso di appartenenza al luogo e quindi del controllo sociale** che generalmente non rende necessarie soluzioni tipo recinzioni e cancelli.

Il successo di queste iniziative è infatti garantito quando le persone che vivono quel posto ne sono orgogliose, lo amano. Certo in questo conta la qualità e la cura perché i posti brutti fanno male e se sono tenuti male fanno peggio ma la bellezza o quantomeno il condividere alcuni valori anche estetici conta.

Infine il tavolo approfondisce i rischi di gentrificazione e gli antidoti che tali modelli potrebbero rappresentare all'espulsione progressiva degli abitanti originari di un quartiere che subiscono i maggiori costi dovuti alla valorizzazione immobiliare innescata dai processi di rigenerazione urbana.

» Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Incontro tematico.

La prima soluzione che emerge è quella di non lasciare tutto all'iniziativa del libero mercato. Inoltre nell'abitare tradizionale lo standard di superficie per abitante è generalmente di 55 mq nelle residenze condivise è di circa 30 mq quindi con molta più densità di abitazione e conseguente risparmio. Tutti gli interventi sono su aree pubbliche che vengono date in concessione (60-90 anni) mai in vendita, oppure su aree ex industriali o aree ferroviari dismessi; sempre su aree di riciclo. In questo modo questi interventi partono da prezzi inferiori a quelli di mercato (almeno del 20/30%). **L'antidoto alla gentrificazione è quindi il mantenimento di una quota di alloggi pubblici o in cooperativa.**

Scenari Urbani Partecipati per l'Ecologia e la Rigenerazione



Partecipa

Incontri Tematici

Incontri tematici

3. Movimento, stili di vita, benessere

10 giugno 2023
Ex Atesina / Sala Carrozzeria

Informati

Immagina

Partecipa

↳ Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Incontro tematico.



Informati

Incontri Tematici

Programma

L'obiettivo di questa giornata tematica è quello di esplorare come la **riqualificazione e rigenerazione degli spazi pubblici aperti** che si libereranno a seguito dell'interramento possa favorire il benessere delle persone che vivono o si recano in città e il contrasto agli effetti del cambiamento climatico.

Per fare questo ci informeremo sui trend in atto per quanto riguarda l'**evoluzione degli stili di vita**, il **movimento all'aria aperta**, le **pratiche ludiche e ricreative**, le **infrastrutture verdi** esistenti e quelle realizzate in altri contesti.

Tratteremo gli impatti che la pianificazione dello spazio pubblico può generare sul **benessere psico-fisico e sull'inclusione sociale** e indagheremo come le città possono contribuire a **contrastare gli effetti del cambiamento climatico** proprio attraverso un'attenta e diversa progettazione degli spazi verdi.

Approfondiremo inoltre la conoscenza delle pratiche di autoproduzione del cibo tramite il **recupero delle coltivazioni urbane** o dei terreni incolti e analizzeremo come gli **spazi di incontro informali e ad alta accessibilità** possono incentivare la coesione tra gruppi sociali.

approfondisci >

Grazie alla presenza di alcune buone pratiche approfondiremo quali sono gli aspetti che determinano il successo e dunque la fruibilità degli **spazi pubblici all'aperto**, siano essi verdi o pavimentati, e in particolare focalizzeremo l'attenzione sulle attività e sulle funzioni che rendono un luogo attrattivo e dunque frequentato. Al di là dell'estetica degli spazi pubblici infatti, ciò che è necessario indagare riguarda il "come" e il "quando" questi spazi pubblici possono essere attivati da gruppi di cittadini e associazioni.

Confrontandoci con le più recenti esperienze in Italia e in Europa conosceremo non solo esempi di riferimento per quanto attiene le nuove concezioni progettuali di parchi, giardini e spazi pubblici ma anche strumenti urbanistici e piani particolareggiati per eco-quartieri e giardini temporanei.

Parleremo dunque di **multifunzionalità e integrazione tra utenti diversi e fasce orarie differenziate, attività sportive, ludiche e ricreative, strutture di servizio** (attività ricettive ad esempio), **reti ecologiche, sistemi per il riutilizzo delle risorse** e in particolare di recupero dell'acqua piovana per il suo riutilizzo. Uno spazio di discussione sarà dedicato ad analizzare l'effetto delle aree verdi e in particolare quelle dotate di corsi o fonti d'acqua nel **migliorare la percezione climatica e ambientale dei cittadini**, mitigando gli effetti delle ondate di calore e del cambiamento climatico. Valuteremo assieme come potenziare la **resilienza urbana** attraverso sistemi che, se presenti all'interno degli spazi aperti pubblici, possono offrire strategie di mitigazione ai fenomeni meteorologici estremi sempre più frequenti.

Ma oltre a conoscere gli interventi infrastrutturali che possono fare da esempio per migliorare la nostra città, approfondiremo il tema di come la **promozione di pratiche dal basso** e la realizzazione di **interventi temporanei** o effimeri sia oggi una delle chiavi per la trasformazione urbana in chiave sostenibile. Dal *depaving* al *guerrilla gardening* sino ai processi che favoriscono la trasformazione degli orti urbani in orti comunitari saranno le esperienze che troveranno uno spazio di discussione e analisi nel pomeriggio di questa giornata tematica.

Programma della giornata

mattina

09:30 / 10:30

Condivisione dei risultati della prima fase del percorso

10:30 / 11:00

Progetti in corso

Massimiliano a Prato

Giovanna Ulrici

Francesca Debiasi + Antonia Banal

11:30 / 12:30

Tendenze in atto e strategie per nuovi scenari

Maria Beatrice Andreucci

pomeriggio

14:30 / 15:30

Pratiche, progetti e testimonianze da altri contesti

Pirous Fateh-Moghadam

Luisa Ravanello

Enrico Chiarini

16:00 / 17:30

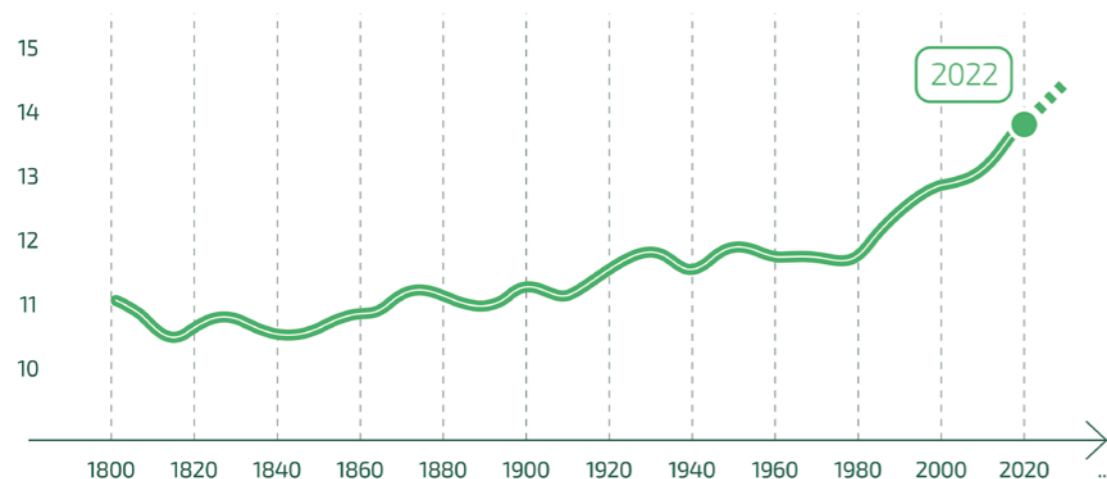
Dibattiti tematici con i relatori e le relatrici



Glossario

Cambiamento climatico

Temperatura media annua in Italia (°C)



Un aspetto imprescindibile nel valutare gli scenari di trasformazione dell'areale ferroviario di Trento è rappresentato dalla questione dei cambiamenti climatici in atto e dalle strategie che è necessario adottare per limitarne gli effetti e le cause.

Analogamente all'Italia, Trento ha visto negli ultimi quarant'anni un innalzamento repentino delle temperature medie annuali.

Isola di calore



#superglossario

Aumento di temperatura che si verifica spostandosi dalle zone rurali al centro cittadino per effetto dell'urbanizzazione.

Questi innalzamenti, sono ulteriormente aggravati all'interno delle città a causa dell'eccessiva urbanizza-

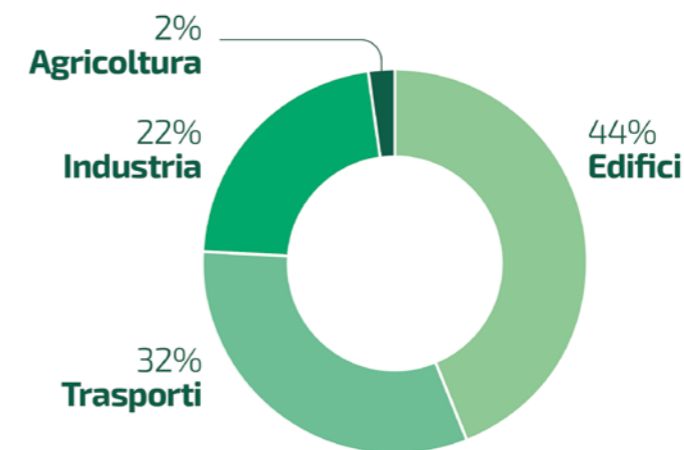
zione dei suoli che produce l'effetto "isole di calore", determinando un aumento della temperatura fino a +5 gradi spostandosi dalle zone rurali verso il centro cittadino. La combinazione tra isole di calore e alti tassi di umidità inoltre comporta il verificarsi sempre più frequentemente di eventi estremi e di giornate nelle quali gli utenti più deboli (anziani e bambini) sono a rischio e non possono rimanere all'aperto.

Limitare gli effetti del cambiamento climatico richiede un processo di transizione ecologica ovvero una strategia di cambiamento e trasformazione della società verso modelli di sviluppo sostenibili per la de-

Transizione ecologica

Consumi finali di energia in Italia per settore

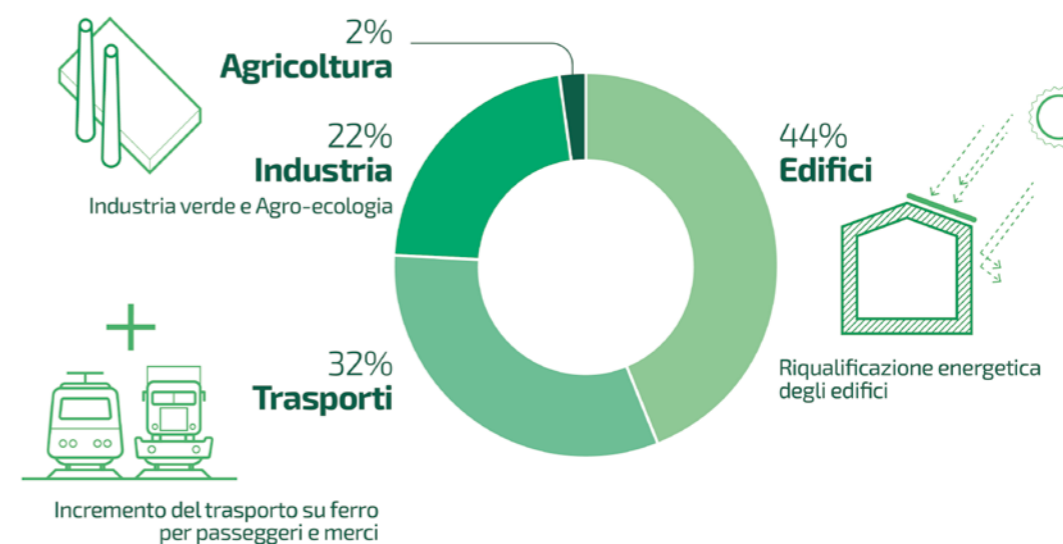
fonte: elaborazione su dati Eurostat 2019



#superglossario

Processo di cambiamento e trasformazione della società verso modelli di sviluppo sostenibili per la decarbonizzazione.

I "pilastri" della transizione ecologica



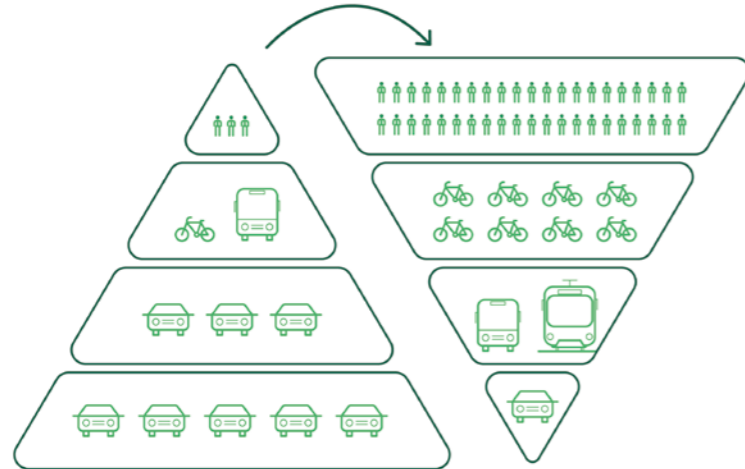
carbonizzazione. Aspetto imprescindibile per la trasformazione ecologica è la trasformazione dei processi di produzione dell'energia da fonti di combustibili fossili a fonti rinnovabili. I tre pilastri della transizione ecologica riguardano: la riqualificazione energetica degli edifici, lo sviluppo dell'industria verde e dell'agro ecologia e l'incremento del trasporto su ferro per passeggeri e merci. A oggi infatti il consumo di energia del comparto residenziale incide per il 44% sul consumo totale, quello del settore produttivo per il 24% e infine quello del comparto dei trasporti per il 32%.

Per quanto attiene alle politiche di transizione energetica relative al pilastro della riqualificazione degli edifici, a livello nazionale e locale sono stati definiti strategie e strumenti volti a raggiungere obiettivi di sostenibilità. L'ambito che richiede un maggiore sforzo ma che allo stesso tempo presenta diverse potenzialità è quello dei trasporti, il cui impatto è considerevole all'interno delle città.

Per operare una transizione energetica nel campo dei trasporti è necessario invertire la piramide della mobilità che vede attualmente la maggioranza di utenti che si spostano con il mezzo privato a fronte di una quota minoritaria di utenti che si sposta con mezzi pubblici o a piedi. Attraverso la mobilità dolce e il potenziamento del trasporto pubblico questo rapporto può essere invertito facendo dunque sì che la maggior parte delle persone scelga di muoversi con mezzi non motorizzati che azzerano le emissioni inquinanti e migliorano la qualità della vita.

Mobilità dolce

La piramide della mobilità

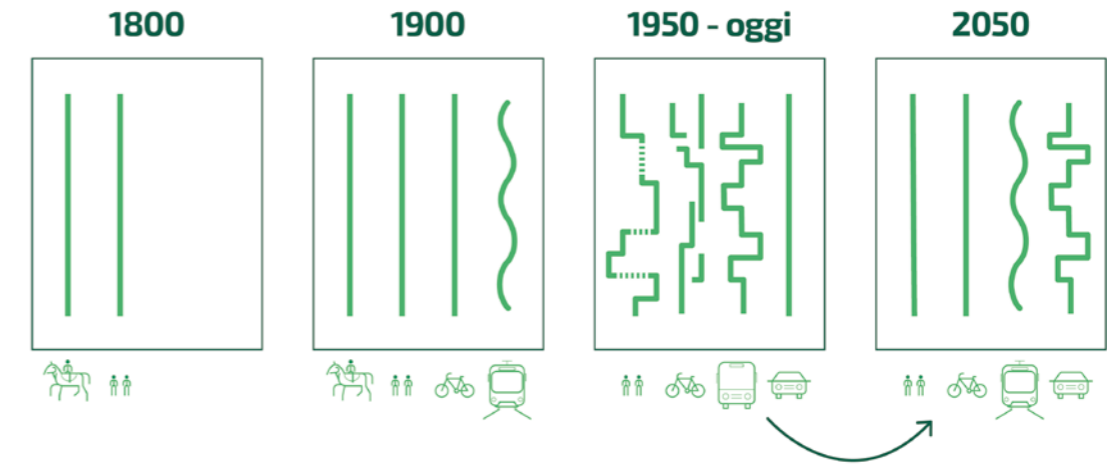


#superglossario

Sistemi di spostamento a piedi o con mezzi non motorizzati che azzerano le emissioni inquinanti e migliorano la qualità della vita.

Favorire la mobilità dolce significa anche invertire la priorità che l'ingegneria del traffico, durante il 900, ha assegnato ai vari mezzi di trasporto. Nelle città del '900 la maggior parte dello spazio e i percorsi più rapidi sono disegnati e destinati alle automobili. Mezzi pubblici, pedoni e biciclette in queste città sono relegati ai margini, in percorsi tortuosi che spesso non ne garantiscono la sicurezza e la rapidità. Oggi è necessario invertire questa rotta e dare centralità a pedoni, biciclette dedicando loro i percorsi più veloci e sicuri. Il trasporto pubblico va potenziato ricavando lo spazio necessario attraverso la riduzione delle corsie riservate alle automobili.

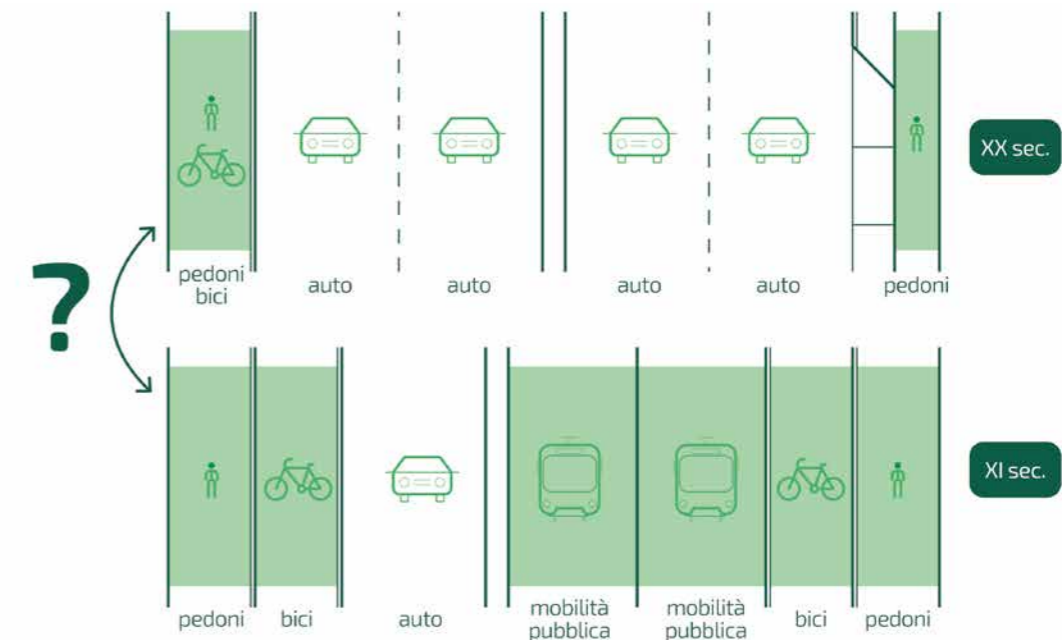
Breve storia dell'ingegneria del traffico...



In ambiti come ad esempio Via del Brennero a Trento, attuare questa inversione di priorità significherebbe, a fronte di un potenziamento del trasporto pubblico, ridurre lo spazio delle carreggiate per le automobili incrementando percorsi ciclopedonali.

Di fronte allo spazio che potrebbe liberarsi a seguito dell'interramento, siamo quindi chiamati a scegliere quale modello di città vogliamo attuare.

Nell'ambito dell'areale ferroviario, a seguito dell'interramento, si libera un'ampia porzione di città nella quale può trovare spazio potenzialmente il trasporto pubblico e l'inserimento di percorsi per la mobilità dolce.





Ciò che gli spazi liberati potranno ospitare potrebbero essere non solo corridoi per la mobilità ma veri e propri corridoi "verdi" alberati, capaci di mettere in connessione i parchi e i giardini all'interno della città garantendo la continuità ecologica e riducendo l'effetto isole di calore.

Corridoi verdi

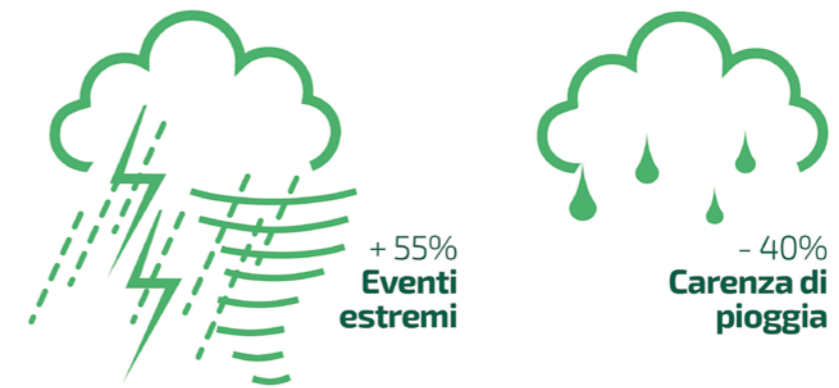


#superglossario
Sistemi continui di aree verdi e spazi alberati che mettono in connessione i parchi e i giardini all'interno dello spazio urbano.

Ogni operazione di rigenerazione o riconversione urbana oggi deve essere in grado di incrementare le capacità di resilienza della città ovvero la capacità di uno spazio urbano di affrontare gli eventi estremi e le trasformazioni dovute al cambiamento climatico. In particolare vanno prese in considerazione dinamiche quali un probabile continuo aumento degli eventi estremi alternato a periodi di aridità e carenza di pioggia. Pertanto vanno sviluppati interventi capaci, da un lato, di assorbire sempre maggiori quantità di acque meteoriche e dall'altro predisporre sistemi di raccolta e stoccaggio delle acque piovane per un loro riutilizzo.

Resilienza urbana

Eventi estremi vs. carenza di pioggia (2022)
fonte: elaborazione su dati Legambiente

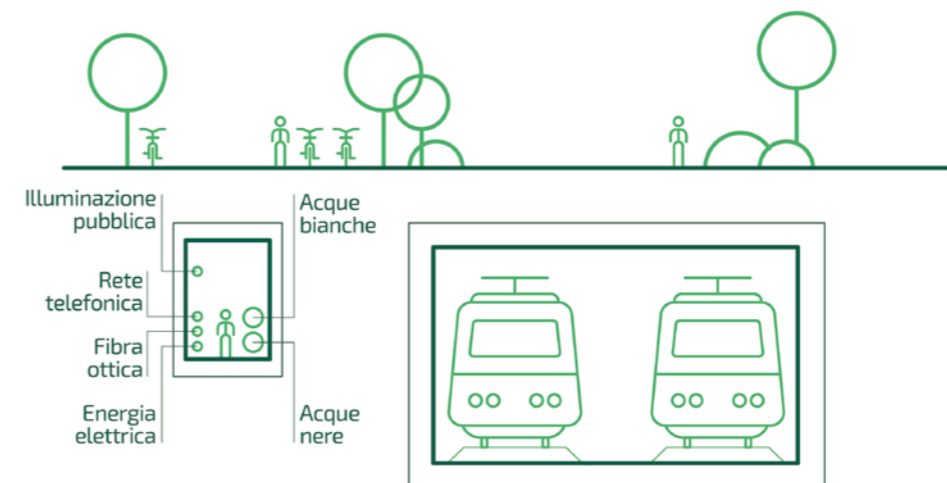


#superglossario

Capacità di uno spazio urbano di affrontare gli eventi estremi e le trasformazioni dovute al cambiamento climatico.

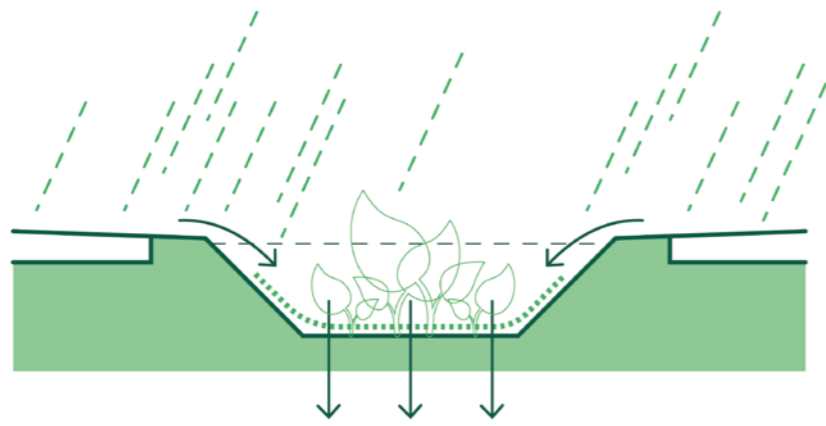
Attraverso l'operazione dell'interramento, ad esempio, è possibile implementare uno *smart tunnel* (ovvero un cavedio tecnologico accessibile) nel quale possono essere installate diverse tipologie di tubazioni e reti capaci di far fronte a un potenziamento dei sistemi di raccolta delle acque nere e delle acque bianche. Tali cavedi, essendo sempre accessibili, permettono una facile manutenzione e un'immediata sostituzione o un potenziamento delle loro dotazioni infrastrutturali.

Smart tunnel (Cavedio tecnologico)



A fronte delle dotazioni infrastrutturali è possibile intervenire anche in maniera passiva sull'area dell'interramento attraverso sistemi di drenaggio e filtraggio naturali, questi sistemi permettono il rallentamento dell'afflusso dell'acqua piovana e sono anche capaci di depurare in maniera naturale l'acqua raccolta.

Rain garden Sistemi di drenaggio/filtraggio naturale



#superglossario

Sistemi naturali di rallentamento dell'afflusso dell'acqua piovana capaci anche di depurare in maniera naturale l'acqua raccolta.

» Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Incontro tematico.



Incontri tematici

3. Movimento, stili di vita, benessere

10 giugno 2023
Ex Atesina / Sala Carrozzeria

⚠ I testi dei capitoli che seguono sono scritti grazie alla documentazione audio/video dei contributi dei relatori e delle relatrici intervenuti durante la giornata o durante i tavoli tematici e pertanto non sono scritti direttamente dagli autori o dalle autrici.

Informati

Immagina

Partecipa

» Esplorazione urbana.



Informati

Incontri Tematici

Progetti in corso

Pianificazione territoriale e implementazione del verde urbano

➔ scarica le slide su supertrento.it

L'implementazione e la valorizzazione degli spazi verdi sono perseguite attivamente dalle politiche urbane dell'Amministrazione comunale di Trento mediante diversi strumenti pianificatori di livello comunale. Il PRG - Piano regolatore generale vigente tutela e valorizza il territorio aperto, promuove l'incontro e l'interazione tra le persone anche negli spazi aperti e persegue un sistema di tutela del patrimonio storico e culturale.

In questa prospettiva si inserisce l'elaborazione della *Carta del Paesaggio* che, in sintesi, mira a tutelare e valorizzare la percezione paesaggistica come opportunità per accrescere il benessere e la qualità della vita.

Con il disegno del PRG è possibile **configurare una continuità degli spazi a verde pubblico** che si realizza anche **attraverso una serie di piani attuativi finalizzati a costituire una vera e propria rete ecologica**, con la cessione di aree destinate al verde a fronte di una limitata quota di edificabilità (es. Parco del Salé a Povo). Sempre grazie allo strumento dei Piani di Lottizzazione la città si può dotare di parchi pubblici che incentivano uno stile di vita sano grazie, ad esempio, alla dotazione di giochi e attrezzature sportive per ogni fascia d'età e cartelli indicanti la lunghezza dei percorsi vita e *running* (Piano di Lottizzazione a Madonna Bianca).

Nel caso dell'area San Vincenzo il PRG prescriveva l'elaborazione di un progetto unitario caratterizzato da verde, strutture sportive, percorsi ciclo-pedonali e spazi per il gioco non strutturati. Il progetto iniziale della Provincia che prevedeva un grande parcheggio, l'area concerti e due campi da calcio è stato rivisto e arricchito ampliando il più possibile la fascia verde, tra il parcheggio e l'area concerti e inserendo campi sportivi strutturati e non, punto

Massimiliano a Prato
Comune di Trento
Servizio Urbanistica

ristoro, possibili giardini didattici e percorsi ciclabili. Il progetto definitivo dell'area sarà oggetto di un concorso che dovrà tenere in considerazione il paesaggio, il traffico, la necessità di creare zone ombreggiate e soluzioni improntate alla sostenibilità. In previsione dell'interramento del tratto cittadino della ferrovia storica, è stata elaborata un'analisi della situazione pianificatoria delle aree interessate da questo processo di rigenerazione urbana con l'intento di definire alcune condizioni quadro per gli ambiti di trasformazione, riavvicinando la città al suo fiume.

Lo schema del nuovo assetto urbano del comparto cittadino compreso tra la stazione e l'area "al Desert", prevede nuove connessioni est-ovest da potenziare e riqualificare e un sistema del verde articolato in tre elementi:

1. il **parco lineare** ovvero una **infrastruttura verde improntata alla multifunzionalità**, in grado di **affrontare i temi della resilienza urbana** e di offrire **molteplici benefici in ambito ecologico, ambientale e di mobilità sostenibile**;

2. la direttrice del verde nord-sud parallela all'Adige, da potenziare con la concentrazione dell'edificato degli ambiti di trasformazione sul lato est, lasciando spazio per un corridoio verde sul lato ovest;

3. la **valorizzazione delle infrastrutture verdi esistenti** costituite dalle sponde del fiume Adige.

Attraverso gli strumenti descritti e sull'esempio di progetti già realizzati, nei quali il verde riveste un ruolo di primo piano, si auspica un incremento della dotazione e dell'accessibilità degli spazi verdi in ambito urbano e conseguentemente del benessere dei cittadini.

Verso un Piano del Verde

➔ scarica le slide su supertrento.it

Il verde urbano pubblico ha un **ruolo fondamentale per la qualità della vita** dei cittadini: contribuisce alla **qualità dell'aria**, **contrastando le isole di calore**, **valorizza la biodiversità**.

Il 50% dell'intero territorio comunale (quasi 16 mila ettari) è coperto da boschi, in prevalenza di proprietà pubblica. Un ulteriore 20% (oltre 3 mila ettari) della superficie comunale è destinato all'agricoltura. Il verde urbano pubblico occupa invece una limitata superficie: circa 400 ettari, poco meno del 2,5% della superficie comunale, ma riesce a raggiungere tutte le aree edificate offrendosi come un'infrastruttura verde.

La quantità di verde pubblico che una città deve fornire è un dato fissato per legge nel 1968 da un decreto interministeriale. Con varianti ed integrazioni, da allora, i 9 mq per abitante restano un diritto, e per le amministrazioni un dovere da assolvere: ma questi spazi sono troppi o troppo pochi? Come sono distribuiti? E quanto contano le loro caratteristiche o qualità?

Il verde urbano di Trento è in crescita. Attualmente ne fanno parte i 77,5 ettari dei parchi, i 34,8 dei giardini, i quasi 50 ettari di aiuole stradali, le aree sportive (35,3 ettari), i cortili scolastici (29,7 ettari), il verde cimiteriale (10,3 ettari), gli orti comunali (3,6 ettari), le aree cani e le alberature stradali: tutte queste aree sono mappate per essere meglio gestite e conosciute.

A oggi sono più di 18.000 gli alberi censiti nelle aree verdi comunali di Trento, divisi al 50% tra specie autoctone e alloctone. Il censimento procede con la finalità principale di verificare la sicurezza degli alberi: anche in ragione dei fenomeni atmosferici sempre più intensi, la valutazione del rischio arbo-

Giovanna Ulrici
Comune di Trento
Ufficio Parchi e giardini

reo identifica il "danno potenziale" che può essere provocato da un'eventuale caduta e dunque aiuta a stabilire la frequenza degli interventi di controllo e i criteri di conservazione.

Quasi il 92% dei cittadini di Trento ha un'area verde pubblica a meno di un chilometro di distanza da casa. Tra questi, il 66% vede la distanza ridotta a 250 metri. In un territorio alpino, con una popolazione che invecchia sempre più, è importante assicurare aree verdi di prossimità, aree che siano anche inclusive, risultando sicure ed accoglienti per le tante fragilità fisiche, psichiche, mentali. Aree che siano anche raggiungibili tramite percorsi privi di barriere architettoniche e adeguatamente ombreggiati.

In questi anni recenti, alle attività principali e fondanti di progettazione, realizzazione e manutenzione del verde, abbiamo affiancato alcuni progetti specifici:

✦ i Piani di gestione dei parchi e siti Natura 2000 (ovvero aree tutelate) del Doss Trento e di Gocciadoro: in questo caso sono state già piantate 3.000 piantine forestali per il **restauro degli habitat** e il contrasto alle specie invasive;

✦ sono state avviate **azioni sperimentali di adattamento al cambiamento climatico**: da alcuni anni vengono installati gazebo e piantati alberi in cortili scolastici, giardini e aree aperte, per offrire riparo dalla calura e **contrastare le isole di calore** urbano; ✦ Trento ha aderito alla *Rete delle città amiche delle api*, prendendo un impegno per azioni di supporto agli impollinatori. È stato avviato il progetto *BeeTrento*, di misura della qualità ambientale e della biodiversità tramite analisi polliniche nel fondovalle dove il Comune di Trento non fa uso di pesticidi e fitofarmaci dal 2016;

✦ **umentano le iniziative che hanno l'ambiente e il verde al loro centro:** aule all'aperto e percorsi didattici delle scuole, Patti di collaborazione con cittadini ed associazioni, per la cura del verde, piantumazioni e progettazioni partecipate e condivise. Attualmente per la definizione dei parametri di qualità del verde urbano si fa riferimento a una visione "antropocentrica" che individua e misura i *Servizi Ecosistemici* ovvero tutti quei benefici che gli elementi naturali ci offrono.

Con il progetto europeo *SELINA* stiamo lavorando invece utilizzando modelli di calcolo di servizi ecosistemici per valutare lo stato di salute del verde e dell'ambiente urbano e per individuare obiettivi e azioni di miglioramento, facendo sintesi delle attività e delle pratiche in corso. L'obiettivo è la **redazione di un Piano e di un Regolamento del verde per conoscere, tutelare, promuovere, migliorare** il verde pubblico, dando indicazioni per la manutenzione del verde, la tutela degli alberi di pregio, e regole per gli abbattimenti arborei, norme per la difesa fitosanitaria.

I patti di collaborazione e il verde urbano. Il caso dell'orto aperto

➔ scarica le slide su supertrento.it

Il verde in città è stato oggetto di cura anche nell'ambito dei beni comuni attraverso lo strumento dei patti di collaborazione, grazie al "Regolamento sulla collaborazione tra cittadini ed amministrazione per la cura e la rigenerazione dei beni comuni urbani" che disciplina le forme di collaborazione dei cittadini con il Comune di Trento. Degli **oltre 90 patti di collaborazione approvati** a oggi, la maggior parte riguarda la **cura e la valorizzazione di aree verdi** affinché siano **luoghi fruibili, aperti e inclusivi**.

Un bell'esempio di patto di collaborazione su aree verdi è quello dell'*Orto aperto*, siglato con la Cooperativa sociale *Progetto '92* e un gruppo informale di cittadini. Attraverso attività di produzione orticola, l'orto comunitario diviene luogo di conoscenza, scambio e apprendimento sui temi della sostenibilità ambientale, dell'agricoltura urbana, dell'economia circolare e della cultura alimentare sana e sicura. Il Servizio Welfare e coesione sociale ha considerato fin da subito *Orto aperto* un'iniziativa da supportare in quanto rappresenta una possibilità concreta di inclusione sociale aperta per cittadini, che per vari motivi, possono essere considerati "più fragili" sia dal punto di vista sociale che economico. In particolare, incontrarsi all'aperto per impegnarsi in attività manuali è un'occasione per famiglie con figli anche piccoli per conoscersi e sviluppare relazioni di fiducia e solidali. Analogamente per le fasce di età più giovani è occasione di incontro con il mondo adulto e anziano: grazie alla condivisione di attività vengono sviluppate relazioni educative, di supporto. *Orto aperto* è infine occasione di incontro e confronto di operatori di varie realtà (pubbliche e private), che capitalizzano queste relazioni anche nella gestione di altre iniziative legate alla

Francesca De Biasi, Antonia Banal
Comune di Trento
Ufficio Relazioni col pubblico e partecipazione
Ufficio Gestione e promozione sociale

comunità. Nell'ambito delle strategie per Trento Capitale Europea del volontariato, si è dato nuovo slancio all'operato dei volontari anche in un'ottica di sostenibilità e apertura europea: l'*Orto aperto* ha accolto per 15 giorni nel mese di maggio dei giovani provenienti da vari paesi europei attraverso campi di volontariato che hanno ospitato, tra le altre cose, attività socio-animative rivolte agli anziani. Un altro interessante esempio di patto di collaborazione su aree verdi è quello dello skate park, firmato dal Comune e dalle associazioni *UISP, Giovani Arte Sport Asd, Front Flip, SSF, Easy Ramp* per valorizzare l'area con azioni di cura e di pulizia e la promozione di sport urbani con laboratori, corsi ed eventi capaci di coinvolgere e includere anche i più giovani con ruoli attivi.


La proclamazione di Trento come Capitale europea del volontariato nel 2024 può ulteriormente rafforzare lo strumento del patto di collaborazione proprio nel campo della trasformazione e rigenerazione urbana. **I patti di collaborazione permettono infatti di curare e accompagnare i percorsi di cittadinanza attiva rivolti a spazi urbani che altrimenti rischierebbero di rimanere inutilizzati o addirittura degradati.** A tal fine sarà necessario potenziare la sinergia fra i vari Servizi dell'Amministrazione (amministrativo, sociale e tecnico) anche ampliando la gamma di strumenti di gestione mista di spazi e servizi di prossimità.

Incontri tematici

3. Movimento, stili di vita, benessere

10 giugno 2023

Ex Atesina / Sala Carrozzeria

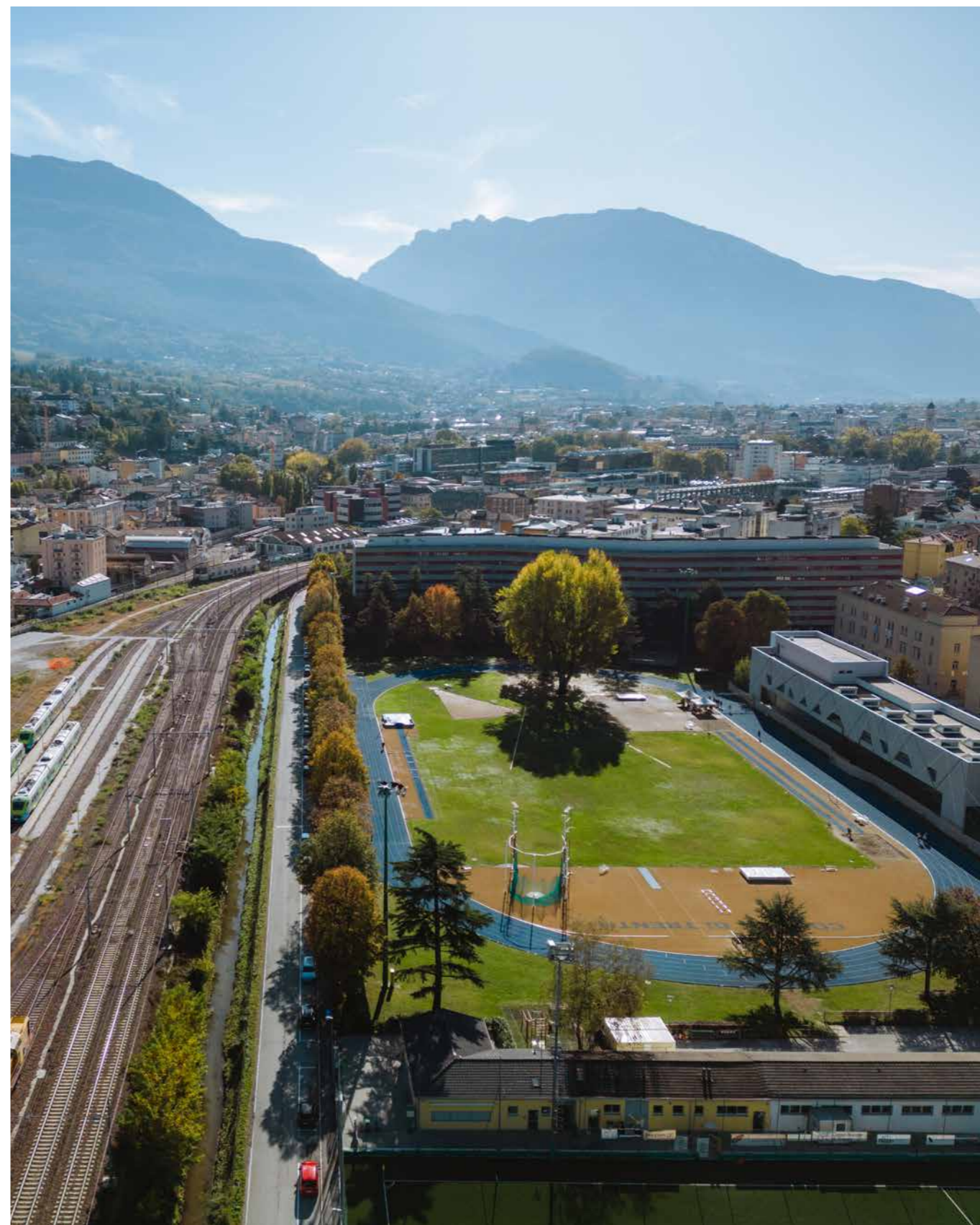
 I testi dei capitoli che seguono sono scritti grazie alla documentazione audio/video dei contributi dei relatori e delle relatrici intervenuti durante la giornata o durante i tavoli tematici e pertanto non sono scritti direttamente dagli autori o dalle autrici.

Informati

Immagina

Partecipa

» Vista del Campo scuola di atletica Covi-Postal, del canale Lavisotto e dell'ex scalo merci Filzi.



Immagina

Incontri Tematici

Tendenze in atto e strategie per nuovi scenari

Maria Beatrice Andreucci

“Biofilia” salute e benessere per l'uomo e l'ambiente urbano

La **progettazione rigenerativa** fa riferimento a un concetto di sostenibilità che **non significa solo minimizzare l'impatto negativo sull'ambiente** come prevedono gli strumenti di verifica ambientale ma che ambisce a **dare un contributo attivo all'ambiente anche attraverso le trasformazioni architettoniche urbane**.

Un approccio utile per conseguire questo obiettivo è quello del concetto di **“biofilia”** che parte dal presupposto che siamo naturalmente affiliati alla natura ma anche dalla constatazione che la biodiversità nell'ambito urbano sta sparendo e che, considerando l'insieme dell'ecosistema urbano composto da elementi naturali e artificiali, introduce apparati scientifici legati anche al mondo della medicina nella progettazione architettonica e urbana. Per questo è un approccio utile per dare risposte alle nuove domande emerse in modo evidente negli ultimi anni condizionati dalla pandemia. In questi ultimi anni infatti:

✦ è **cambiata la domanda abitativa**: dall'idea di prossimità al luogo di lavoro e ai centri che offrono più opportunità culturali, il Covid ha spostato parte della domanda abitativa verso le aree verdi al di fuori della città generando purtroppo un maggiore consumo di suolo;

✦ è **cambiata la ricerca di attività fisica** anche per

① *Architetto ed economista, Dottore di Ricerca in Environmental technological design e Master in Business Administration. Professoressa di Progettazione tecnologica ambientale alla Facoltà di Architettura dell'Università La Sapienza di Roma. Coordinatrice e rappresentante italiana in numerosi programmi di ricerca europea sui temi della riqualificazione tecnologica ambientale, l'economia circolare, l'adattamento climatico e la decarbonizzazione dell'ambiente costruito. È autrice di oltre 100 pubblicazioni scientifiche, tra cui 6 monografie.*

➔ scarica le slide su supertrento.it

perseguire uno stile di vita più sostenibile; lo sport ha superato l'ambito delle competizioni riferendosi invece al concetto di fragilità e di resilienza ovvero alla nostra capacità di resistere ai disturbi, e allo stress sia fisico che mentale che purtroppo ha caratterizzato questi ultimi anni;

✦ è nato il **concetto di “comunità energetica”** (data anche la concomitanza della guerra tra Russia e Ucraina) che affronta anche situazioni di conflitto sociale: lo sviluppo tecnologico, le fonti rinnovabili, l'efficientamento energetico, il “super bonus”, sono infatti andati a favore delle fasce di popolazione più abbienti;

✦ si sono sviluppati smart-working e digitalizzazione ma anche in questo caso in modo conflittuale perché non tutti hanno avuto la possibilità di dare luogo a queste modalità e la facilitazione della vita tramite la digitalizzazione è stata solo a beneficio di qualcuno;

✦ è emersa l'**importanza dell'alimentazione**: non solo il momento ludico della conduzione di un orto ma anche il garantire cibo di qualità a tutti (il cibo biologico costa molto di più del cibo spazzatura).

Queste sono le nuove sfide, ma quelle di sempre permangono come il **cambiamento climatico**, il **deterioramento ambientale** e gli aspetti di **crisi economica** e di **incapacità di spesa** (vedi fondi PNRR).

Per affrontare nuove e vecchie sfide **la progettazione deve essere la più integrata possibile**.

Per esempio, una grave causa di perdita di biodiversità è l'invasione delle specie aliene favorita anche da progettazioni che hanno introdotto alberature fortemente invasive. Con il cambiamento climatico è cambiato anche il concetto di albero autoctono perché alcune specie una volta consuete oggi non sono più adatte per certi climi. In alcuni casi vanno inserite specie “stress-resistenti”.

Si registra una crescita esponenziale delle malattie non trasmissibili del sistema cardio-circolatorio e connesse all'obesità in particolare infantile che presentano una fortissima correlazione con lo stile di vita.

Il concetto di biofilia risale agli anni '80. Noi siamo naturalmente attratti dalla natura. L'uomo da sempre ha “combattuto” contro la natura ma al tempo stesso se ne è sempre avvantaggiato. Gli studi sul benessere negli ambienti di lavoro fanno emergere come questo aumenti quando c'è la possibilità di inserire elementi naturali.

Attraverso la qualità del progetto possiamo creare sempre nuovi significati per chi questi luoghi li vive favorendo rapporti diretti o indiretti con la natura che, anche se inconsapevolmente, ci fanno comunque sentire meglio.

La sfida dei progetti futuri è quella di saper affrontare tanti aspetti come le condizioni individuali e lo **stile di vita**, il nostro **sistema immunitario**, lo stato di **salute mentale**, lo stato di **forma fisica**, l'**ambiente fisico** con la **qualità dell'aria**, l'impatto del **cambiamento climatico**, la **biodiversità**, la **qualità dei quartieri** in particolare residenziali, il livello dei **rumori**, le **emissioni di gas climalteranti**, la **qualità dell'acqua**, l'**ambiente sociale**, il **costo della vita**, il livello economico, i livelli di **sicurezza**, la **coesione sociale**, l'**integrazione**, la **partecipazione**, tutti elementi che fanno parte di un percorso di salute.

Per questo, nella consapevolezza della complessità da affrontare, bisogna partire dai bisogni della popolazione che un singolo progettista non può né conoscere né dominare autonomamente.

La morale è che alla fine la differenza la fa la qualità del progetto.

Un esempio virtuoso è quello della città di **Oslo** dove il **95% della popolazione vive entro un raggio di 300 metri da un'area verde** grazie a un programma che in diversi decenni ha portato all'acquisto di una serie di aree abbandonate poi messe a sistema in una rete di infrastrutture blu e verdi (anche l'elemento acqua è fondamentale nell'approccio biofilico).

In conclusione bisogna **far leva sul senso di responsabilità per creare nuovi ambienti ecologicamente validi, esteticamente soddisfacenti ed economicamente gratificanti, coinvolgendo tutte le competenze necessarie** e considerando che i costi non sono solo quelli di realizzazione ma anche di cura e manutenzione e, nella logica della complessità della progettazione che l'approccio biofilico presuppone, va evidenziato che **la manutenzione deve essere considerata come uno degli elementi del progetto**.

» Aree della linea ferroviaria del Brennero visto verso nord. In basso l'ex scalo merci Filzi.



Scenari Urbani Partecipati per l'Ecologia e la Rigenerazione

SUPERTRENTO

Immagina

Incontri Tematici

Pratiche, progetti e testimonianze

Pirous Fateh-Mogadham

Benessere e stili di vita

➔ scarica le slide su supertrento.it

Il benessere e gli stili di vita non sono solo una scelta dell'individuo ma il risultato di fattori sociali e culturali quali ad esempio il ciclo di produzione e commercializzazione del cibo, il reddito, la gestione dei rifiuti, ecc.

Oggi parliamo di stili di vita e abbiamo in particolare quattro comportamenti che influiscono negativamente: fumo, sedentarietà, alimentazione, consumo di alcol. È importante sottolineare il **collegamento** che c'è **tra gli stili di vita salutari e la salvaguardia dell'ambiente. Tutto quello che fa bene a noi fa bene all'ambiente** e anche per questo motivo, **il nostro ruolo oggi non può essere solo quello di minimizzare l'impatto** che abbiamo ma deve diventare quello di **potenziare la capacità rigenerativa dell'ambiente**, come definito anche dagli **obiettivi dell'Agenda 2030** recepiti dalla Provincia di Trento. Noi, come operatori della sanità, perseguiamo il 3 obiettivo ma, come evidenziato dall'ONU stessa, il nostro obiettivo non è raggiungibile da solo ma richiede di lavorare in sinergia con il raggiungimento degli altri, alla riduzione delle disuguaglianze alla costruzione di città e comunità sostenibili.

La situazione è chiara: se non raggiungiamo gli obiettivi di Agenda 2030, il cambiamento climatico e gli effetti che genera saranno presto irreversibili. È neces-

① *Laureato in medicina e chirurgia e specializzato in Igiene e Medicina preventiva presso l'Università di Bologna, master universitario di II livello in Epidemiologia Applicata all'ISS/Università Tor Vergata di Roma. Dal 2001 lavora all'Azienda Provinciale per i Servizi Sanitari di Trento. I suoi interessi professionali maggiori sono il monitoraggio della salute e dei fattori che la determinano ponendo attenzione anche alle disuguaglianze sociali nella salute e alle relazioni tra salute e sostenibilità ambientale.*

sario seguire ciò che consigliano gli scienziati ossia raggiungere una transizione e trasformazione della nostra società per poter raggiungere gli obiettivi posti dall'Agenda. La questione diventa quindi: come possiamo generare la transizione, come possiamo contribuire a stimolarla e realizzarla?

Abbiamo elaborato, con il *Piano della salute* e il percorso di partecipazione realizzato, la visione che ci poniamo di raggiungere nel 2040: in Trentino la maggior parte della popolazione vive in agglomerati urbani collegati tra di loro in una rete solidale che si estende oltre i vecchi confini provinciali e che rappresenta un modello di società aperta nella quale ognuno può vivere liberamente la sua identità etnica, culturale, religiosa, politica, sessuale e di genere. E' rimasta una piccola percentuale di fumatori e di utilizzatori di altre sostanze (droghe, alcol, cibi spazzatura) a cui viene lasciata libera la scelta senza recriminazioni o stigmatizzazioni assicurando nel contempo assistenza e servizi di disassuefazioni a tutti quelli che lo desiderano. Negli agglomerati urbani ci si muove in maniera attiva, in bici, a piedi o con trasporti pubblici, il verde ha invaso gli spazi precedentemente occupati dalle automobili, oltre alle facciate e ai tetti degli edifici, insieme ai pannelli solari. Le rive dei fiumi e dei torrenti sono state riqualificate e offrono spazio per rigenerarsi anche nelle città, che sono state at-

trezzate per affrontare efficacemente gli eventi meteo estremi. L'alimentazione è principalmente basata su prodotti vegetali, si beve l'acqua di rubinetto. Molti prodotti agricoli vengono coltivati in città nell'ambito di diversi progetti di agricoltura urbana. Grazie ai sani stili di vita, alla maggiore equità sociale e alla riduzione di incidenti e infortuni sul lavoro la mortalità precoce ed evitabile è diminuita del 20% e lo standard di vita è elevato nonostante si consumi solo un quinto dell'energia e dei materiali rispetto a 20 anni prima.

La domanda che consegue alla definizione di questo scenario, largamente condiviso e condivisibile è: cosa possiamo fare per realizzare questa visione?

Naturalmente realizzarla può sembrare, inizialmente, una fatica di Sisifo ma tale fatica può essere aumentata o diminuita attraverso l'attuazione o meno di politiche pubbliche. Per esempio la **creazione di un ambiente urbano che favorisce l'adozione di stili di vita più sani** è sicuramente una politica volta a diminuire lo sforzo delle persone per attuarli. Ma ci sono una serie di altre politiche e azioni che vanno in questa direzione che vengono di seguito elencate per punti.

✦ **Densità abitativa.** Il modello della città geograficamente estesa è fallito. Occorre puntare sull'**aumento della densità con soluzioni che riescono a farne emergere i vantaggi**;

✦ **Mobilità. Trasporto pubblico gratuito, pedonabilità, ciclabilità, riduzione dell'uso di mezzi motorizzati individuali** (traffico e mezzi parcheggiati). Trasformazione delle stazioni ferroviarie in centri di intermodalità;

✦ **Lavoro. Reindustrializzazione dei centri urbani con produzioni su scala ridotta, pulite, salubri e sostenibili.** Contrasto alla gentrificazione, alla precarizzazione e alla disoccupazione;

✦ **Sistema ecologico. Maggiore verde urbano** che ha un **importante impatto sulla salute** e può servire per **adattarsi ad eventi meteo estremi**. Riqualificazione delle rive dei fiumi e torrenti per aumentare la fruibilità;

✦ **Risorse.** Pannelli solari sui tetti e sulle facciate degli edifici (insieme al verde). Uso delle acque grigie. Produzione di alimenti in città: *urban farming*, agricoltura.

Tutte queste azioni riguardano principalmente quattro ambiti e si propongono lo sviluppo di politiche che hanno l'obiettivo di migliorare questioni di vita fondamentali per le persone che vivono in città e per lo sviluppo stesso degli agglomerati urbani:

1. sviluppo di **nuove forme abitative** che rendono attraente ed economico abitare in una città densamente popolata;

2. riduzione della pianificazione dall'alto e **implementazione e rafforzamento di processi partecipativi** democratici dal basso;

3. maggiore sicurezza attraverso il **rafforzamento delle reti di vicinato**, l'uso collettivo e riqualificazione degli spazi pubblici, la **riduzione delle disuguaglianze sociali**;

4. **realizzazione di progetti belli.** Un progetto esteticamente riuscito permette di fare delle esperienze.

Luisa Ravanello

La qualità dello spazio pubblico

➔ scarica le slide su supertrento.it

Vorrei in questo mio contributo al percorso SUPERTRENTO, innanzitutto ripercorrere cosa sono i cambiamenti climatici in città, per capire perché ce ne dobbiamo occupare.

In Regione Emilia Romagna è un tema su cui investiamo dal 2015 e ce ne dobbiamo occupare perché la maggior parte di noi vive in città ed è lì che abbiamo localizzato la maggior parte degli edifici e delle infrastrutture per cui quando un evento climatico avverso avviene in città fa molti più danni. Pensiamo a quando nelle città abbiamo fenomeni quali le isole di calore ossia un'elevata differenza di calore con la campagna che mette a rischio la vita delle persone. O a quando arriva la bomba d'acqua e i problemi si rivelano molto più gravi in città in quanto il suolo non è quello di un campo ma è asfalto impermeabile.

Oggi cerchiamo di **ridurre gli effetti del cambiamento climatico attraverso la rigenerazione urbana** con lo scopo di **rendere gli spazi fruibili dalle persone** realizzando allo stesso tempo infrastrutture che permettano agli spazi aperti della città di **smaltire le acque** e di **limitare gli effetti dell'innalzamento delle temperature**.

Un ruolo importante è rappresentato da quelle che sono definite infrastrutture verdi e blu, pensate per gestire il più possibile in superficie le acque meteo-

ⁱ *Urbanista, laureata in architettura al Politecnico di Milano, ha conseguito un Master europeo in Gestione dell'ambiente (EAEME). Ha sempre lavorato nella pubblica amministrazione, occupandosi di pianificazione e valutazioni di sostenibilità territoriale e ambientale. È stata co-ideatrice e responsabile per la Regione Emilia-Romagna di REBUS (REnovation of public Buildings and Urban Spaces), un percorso formativo ed un laboratorio progettuale sulla rigenerazione urbana. È co-autrice del manuale "Rigenerare la città con la natura. Misure per la mitigazione e l'adattamento climatico degli spazi pubblici" e delle Linee guida "Liberare il suolo" ideate nell'ambito del progetto SOS4life. È coordinatrice e co-autrice del progetto SOS4CITIES di Arpa - Agenzia Prevenzione Ambiente della Regione Emilia-Romagna, agenzia per la quale oggi lavora nell'ambito dell'educazione alla sostenibilità.*

riche. Si comincia dai tetti a raccogliere queste acque sino ad arrivare a raccogliere e stocarle.

Ma lo spazio pubblico non è pensato solo per contrastare gli effetti del cambiamento climatico, è infatti uno spazio della socialità in cui esercitiamo i nostri diritti e proprio per questo occorre che sia uno spazio di qualità dove le persone stanno bene e si sentono sicure e stimolate. Ma per progettare questa qualità degli spazi pubblici, che sappiano coniugare il contrasto agli effetti del cambiamento climatico con un'elevata qualità spaziale, occorrono tante e diverse competenze: oggi le qualità richieste allo spazio pubblico sono molte più che in passato. Si parla oggi di città sostenibile e in questo il tema della mobilità è importantissimo e deve essere trattato in maniera integrata con il tema dell'infrastruttura verde. La progettazione di una infrastruttura verde e della mobilità ciclabile sono azioni che vanno in parallelo.

Per comprendere e illustrare cosa significa qualità dello spazio pubblico ho portato tre esempi: Berlino, Valencia, Nizza.

A Berlino si tratta di un ex scalo ferroviario di 29 ettari per cui il tempo servito per completarlo tutto è stato molto lungo. Gli aspetti più interessanti sono soprattutto dati dal fatto che la popolazione

ha voluto innanzitutto conservare la parte di natura selvaggia che si era sviluppata nei 30 anni di abbandono della zona. Il parco è stato poi sviluppato con una zona per attività sociali e un'ulteriore zona organizzata per funzioni per fare sport, correre, andare con lo skate. Questo tipo di progetti attraggono persone e anche un tipo di turismo perché le infrastrutture verdi è dimostrato che richiamano abitanti e riqualificano anche le abitazioni che vi si affacciano in quanto la disponibilità di spazio verde è sempre più ricercata da chi cerca casa. Questo progetto dice ed esemplifica molto come gli spazi possono essere progettati per rispondere alle diverse esigenze di adulti, bambini, persone fragili o in difficoltà.

Il secondo esempio riguarda la "colata verde" a Nizza, realizzata sull'area di quello che era il sedime di un fiume che era stato tombato e sulla cui area si era costruito per poi alla fine decidere di realizzare un'infrastruttura verde. Si tratta di un intervento di 1,5 km il cui progetto è iniziato nel 2014, venendo poi completato nel 2019. Il tratto interessante e l'elemento centrale è la presenza dell'acqua in diverse forme, in particolare in una piazza d'acqua che funziona a cicli: dalla nebulizzazione, utile per rinfrescare e creare comfort. Il parco è fondamentale anche nel promuovere stili di vita attivi e ospita in ogni giorno e in ogni momento persone che fanno attività fisica.

Il terzo esempio ha una storia molto bella. Nasce sul sedime di un fiume la cui prima funzione immaginata era quella di diventare una strada. Un progetto che la cittadinanza attraverso la sua opposizione è riuscita a bloccare. Oggi Valencia ha un'infrastruttura meravigliosa a servizio dei cittadini, organizzata in ambiti che si susseguono con funzioni diverse e articolata in zone che permettono l'ingresso e l'uscita in quest'oasi di verde anche al servizio della mobilità ciclopedonale cittadina.

Anche questo parco è progettato per rivolgersi a persone con abilità ed età diverse ed è perciò caratterizzato da un'elevata accessibilità.

Le considerazioni che si possono trarre da questi esempi è che **non possiamo più permetterci di considerare la trasformazione di brani di città senza occuparci di come essa può contribuire a contrastare gli effetti del cambiamento climatico**. Questo vale ad esempio per i parcheggi per cui non è più possibile immaginare di non fare pavimentazioni drenanti così come per tutte le altre zone della città. Per migliorare la nostra capacità di attuare questo cambiamento è importante fare rete tra le figure professionali che se ne occupano al fine di scambiare esperienze e soluzioni. È necessario che gli architetti sappiano **lavorare con gli elementi vegetali, minerali** e che stiano **attenti a creare spazi pensati per ospitare diverse tipologie di fruizione**. È necessario avere una **visione generale e di rete per la realizzazione delle infrastrutture verdi e blu** che devono essere collegate tra loro e **agire in maniera sinergica e sistemica all'interno della città**.

Enrico Chiarini

Strategie per una ciclabilità diffusa

➔ scarica le slide su supertrento.it

Un **valore fondamentale negli spazi di una città è quello dell'accessibilità**, che deve essere garantita a tutti. Vi sono dunque numerosi elementi di riflessione per comprendere il ruolo della progettazione degli spazi pubblici nella città contemporanea e non rischiare di confondere il fine con il mezzo:

- ✦ gli elementi dimensionali degli spazi aperti;
- ✦ l'occupazione dello spazio e il conflitto tra mezzi in sosta e pedoni;
- ✦ il transito inteso come passaggio di persone e non di mezzi;
- ✦ la socialità come propulsore di positività e di presidio territoriale;
- ✦ l'universalità delle strade, non relegate a sistema esclusivo di un mezzo o di una condizione mobilità;
- ✦ il verde non come decoro ma come un alleato per la vivibilità degli spazi.

Come conciliare le necessità attuali con una trasformazione a lungo termine è la sfida del contemporaneo. La soluzione è quella di lavorare per azioni progressive: prima attivando azioni di mitigazione e facilitazione che inducano a un utilizzo diverso degli spazi pubblici, successivamente implementando a livello strutturale tali soluzioni, per aumentarne ed assestarne il gruppo di fruitori.

① *Laureato in Ingegneria Civile all'Università degli Studi di Brescia e libero professionista dal 1997, specializzato in mobilità ed edilizia sostenibili. Si occupa prevalentemente di pianificazione, progettazione ed esecuzione di interventi per la mobilità ciclistica e pedonale, il miglioramento della sicurezza stradale e l'accessibilità. Socio FIAB dal 2000 e consigliere nazionale dal 2007.*

Un esempio immediato da comprendere è quello dell'uso della bicicletta, dove osservando le statistiche (Lombardia 2018) si nota come all'aumentare del numero dei ciclisti in un determinato luogo diminuiscono progressivamente il numero di incidenti che coinvolgono la categoria.

Per raggiungere lo scopo di **aumentare il numero di cittadini che utilizzano la bicicletta come mezzo preferenziale** è necessario eseguire alcune azioni:

- ✦ **Rimodulare corsie veicolari e riduzione sosta in strada**, per diminuire il bisogno di possedere un'auto così da favorire le alternative;
- ✦ **Aumentare le strade condivise a basse velocità**, per moderare i flussi di traffico attraverso una fluidificazione del traffico e non attraverso l'aumento delle velocità di punta;
- ✦ **Aumentare il verde come elemento di qualità dello spazio** e come **incentivo alla sottrazione di suolo alle autovetture**.

Queste azioni sono percepite talvolta come controproducenti, perché appaiono contrarie all'obiettivo che si prepongono se basate sulla propria percezione personale. Per questo motivo è fondamentale comunicare il significato e l'obiettivo di ogni azione, in modo da coinvolgere la platea di utenti con consapevolezza.

Nell'ottica di rendere l'automobile un mezzo sem-

pre meno necessario per la vita quotidiana in città si devono creare alcune condizioni:

- ✦ migliorare le alternative di spostamento, aumentando la ripartizione modale e moderando il traffico veicolare;
- ✦ ridurre la distanza degli spostamenti, incrementando la vivibilità degli ambiti urbanizzati e i servizi di prossimità;
- ✦ ridurre la necessità degli spostamenti lavorativi utilizzando il lavoro da remoto.

Un esempio di strategia applicata sono le **"città 30"**, ovvero il ripensamento delle aree urbane come zone il cui limite di velocità dei 30 km/h **non sia l'eccezione ma la regola**. In Italia si tratta di un processo innovativo, spesso storicamente anticipato dall'estensione di aree a bassa velocità all'interno dei piani della mobilità più recenti.

A livello europeo però abbiamo già molti esempi dell'efficacia di questa strategia.

✦ I casi di **Bruxelles** e di **Parigi** sviluppati nell'ultimo quinquennio dimostrano come si **sia riusciti facilmente a favorire uno split modale considerevole**, facendo aumentare le percorrenze totali in bicicletta e a piedi a discapito degli spostamenti in automobile.

✦ A **Barcellona** invece è stato applicato un approccio ancora più radicale, **riducendo non solo la velocità ammessa ma anche il numero di corsie e lo spazio dedicato alla sosta dei veicoli**. Il risultato è stato quello che si può definire "evaporazione del traffico", con riduzione non solo della velocità ma anche del flusso di veicoli, sia nelle aree coinvolte direttamente che in quelle limitrofe di circa il 20%.

✦ Ad **Amsterdam**, attraverso le politiche di **riorganizzazione dei parcheggi pertinenziali**, sono stati creati dei veri e propri **quartieri senza auto**, proseguendo in maniera strutturata alcune sperimentazioni spontanee ideate negli anni '70 dagli abitanti di alcuni quartieri di Delft.

✦ A **Parigi** sono state introdotte le **"strade scolastiche"**, una sperimentazione avvenuta nel 2020

dove, al di fuori delle aree scolastiche, sono state chiuse in orario scolastico intere vie, a favore della socializzazione e della sicurezza degli studenti.

Ognuno di questi processi ha comportato inevitabilmente una limitazione dei diritti individuali degli abitanti delle aree coinvolte, ma ha al contempo generato nelle stesse aree una **maggiore qualità della vita che ha portato gli abitanti stessi a sostenerli e a promuoverne la continuazione**.

Un obiettivo ambizioso è quello di puntare ad avere un "città camminabile e pedalabile", sia in ambito di città densa che nell'ambito delle periferie e dei collegamenti extraurbani.


Il progetto di rete ciclabile a Milano **"Cambio"** prevede che nel 2035 ben il 20% degli spostamenti urbani e il 10% di spostamenti extraurbani avvenga attraverso l'uso della bicicletta. Tale progetto ha dimostrato in fase di studio di fattibilità di essere anche sostenibile in termini socio-economici, portando enormi vantaggi in termini di ricadute per il sistema socio sanitario al netto di una sensibile diminuzione dovuta a mancate tasse e accise. Il concetto fondamentale di un progetto di questa portata è che non è destinato ad una singola "categoria" di ciclisti, siano essi sportivi, turisti o semplici cittadini, ma si rivolge a tutti proponendo la ciclabilità come una condizione fondamentale di attraversamento del territorio. La ciclabilità di tipo diffuso infatti non si realizza cercando un punto di origine e di destinazione ma estendendo la caratteristica di ciclabilità a più strade possibili.

L'obiettivo della ciclabilità non può essere raggiunto però solamente tramite infrastrutture risolutive (spesso connotate da costi e tempi impegnativi), ma soprattutto sulle forme di moderazione e mitigazione per far abituare gli abitanti con una nuova percezione e fruibilità degli spazi stradali.

Incontri tematici

3. Movimento, stili di vita, benessere

10 giugno 2023
Ex Atesina / Sala Carrozzeria

 I testi dei capitoli che seguono sono scritti grazie alla documentazione audio/video dei contributi dei relatori e delle relatrici intervenuti durante la giornata o durante i tavoli tematici e pertanto non sono scritti direttamente dagli autori o dalle autrici.

Informati

Immagina

Partecipa

↳ Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Incontro tematico.



Partecipa

Incontri Tematici

Isole tematiche

Isola tematica con Maria Beatrice Andreucci e Pirous Fateh-Mogadham

Come cambia quello che noi chiediamo all'ambiente e agli spazi e qual è la consapevolezza della cittadinanza dell'importanza di quello che abbiamo? Emerge da questa isola tematica che, oltre al fare, è necessario comunicare e creare consapevolezza nei cittadini rispetto agli spazi urbani.

Le esigenze sono in continuo cambiamento in ogni ambito: spazi aperti ma anche housing e infrastrutture viarie, perché oggi c'è molta più consapevolezza, soprattutto nelle nuove generazioni, sull'imprescindibilità della sostenibilità. C'è però anche molta enfasi sulla sostenibilità e bisogna saper distinguere cosa sia davvero sostenibile sia dal punto di vista ambientale che socio-economico. Il caso del "Bosco verticale" a Milano, diventato un simbolo conosciuto in tutto il mondo, è in realtà un intervento totalmente insostenibile dal punto di vista ambientale (es. gli interventi di potatura necessari sono costosissimi e insensati dal punto di vista botanico) ma ha anche innescato un processo di gentrificazione, ovvero di sostituzione degli abitanti originari che non possono più permettersi di continuare a vivere nelle aree rigenerate, nel quartiere "Isola". Spesso i progetti di riqualificazione portano a un incremento dei valori immobiliari che addirittura viene evidenziato come elemento di forza del processo sottovalutando le conseguenze. La valorizzazione patrimoniale è spesso più un problema che un vantaggio e questo determina la necessità di considerare da subito politiche per la casa che possano mitigare tali effetti distorti. Come già accennato nel laboratorio tematico su "Residenza, lavoro e impresa" a fronte di nuove realizzazioni di edilizia residenziale a valore di mercato, si devono adottare già in fase di programmazione misure di sostegno del social housing pubblico mantenendo alla proprietà pubblica quote di appartamenti da gestire in locazione; diversamente i processi sfuggono di mano innescando molto facilmente la gentrificazione.

Premesso il fatto che gli impatti ecologici, ambientali, sociali ed economici che si determinano nei

processi di rigenerazione sono tanto più efficaci e con arco temporale esteso quanto più c'è un impegno da parte dell'Amministrazione ma soprattutto della comunità, già da queste prime considerazioni per questi processi emerge l'importanza imprescindibile della programmazione:

- ✦ per **evitare processi di gentrificazione** legati alle valorizzazioni immobiliari ma anche ai costi della sostenibilità e delle nuove tecnologie e alle nuove forme di accoglienza dei turisti ponendo sempre attenzione al **controllo di fenomeni di mercato espulsivi o escludenti** per la cittadinanza;
- ✦ per rendere effettivamente inclusivi i nuovi spazi, soprattutto i parchi, considerando chi ne potrà usufruire ponendo attenzione anche alle questioni di genere;

- ✦ per garantire una riduzione dei costi di gestione considerando i costi delle realizzazioni e delle manutenzioni ma, nel caso delle dotazioni di verde, anche i **"servizi ecosistemici"** che queste dotazioni consentono: **benefici che la natura in città offre gratuitamente** come il **raffrescamento** o la **sottrazione di CO₂** generati dalle alberature, la **trattazione delle acque piovane** garantita dalle superfici permeabili verdi e ancora **servizi di tipo culturale e ricreativo** garantiti per esempio da un parco storico; temi imprescindibili, di grandissima attualità per le nostre città in particolare per la capacità di adattamento ai cambiamenti climatici;

- ✦ per garantire la multidisciplinarietà che è presupposto all'efficacia delle politiche la Pubblica Amministrazione deve farsi carico di interlocuzioni con soggetti che tradizionalmente non intervenivano nella pianificazione territoriale per esempio in tema di sanità/salute;

- ✦ per poter contestualizzare rispetto al quadro delle esigenze locali eventuali buone pratiche che, come emerso più volte, non possono essere banalmente riprodotte, per esempio facendo analisi localizzate e profilando e mappando in modo molto dettagliato i cittadini per dati socio-demografici.

Questi sono elementi da inserire nelle linee guida che dovranno informare le progettazioni future. La differenza la farà sempre la qualità del progetto; in questa prospettiva il dialogo tra progettisti, esperti di altre discipline e altri portatori di interesse, tra cui i cittadini che vivono quei luoghi, è fondamentale anche perché garanzia di successo dell'iniziativa è una comunità il più possibile consapevole.

Da tutti gli incontri effettuati emerge la necessità di avere più spazi aperti e più prossimi; evidentemente ciò pone un tema di sostenibilità economica non solo per la realizzazione ma anche e forse soprattutto per la gestione. In questo interviene, come già detto, anche la valorizzazione dei "servizi ecosistemici". Come si affronta questo tema?

Rispetto ai costi, la risposta non è quanto costa fare questi interventi ma quanto costa non farli. Se non interveniamo sicuramente avremo dei "costi esterni" che pesano sulla vivibilità delle città in particolare in questo momento storico dove queste devono trovare modo di adattarsi ai cambiamenti climatici.

La realizzazione di uno **spazio aperto di qualità** dovrebbe partire da due aspetti:

- ✦ **valorizzare l'esistente** rendendolo spazio aperto di qualità, il che permetterebbe di contenere costi e ottenere maggiori impatti;

- ✦ **lavorare nelle aree abbandonate o degradate**. Invece di immaginarci l'immenso bellissimo parco prima dobbiamo pensare di **dare quella qualità minima a quegli spazi che oggi sono degradati** e che si trovano in qualunque città.

Sulla valorizzazione dei servizi ecosistemici è giusta la quantificazione dei benefici ecologici, ambientali e sociali; riprendendo quanto già ampiamente trattato, va invece considerata con la massima attenzione la valorizzazione in termini economici soprattutto se i riferimenti sono quelli dei valori immobiliari per esempio degli edifici prospicienti a un parco.

Isola tematica con Enrico Chiarini e Luisa Ravanello

La discussione all'interno dell'isola tematica dedicata alla ciclabilità ha indagato il ruolo degli spostamenti in bicicletta, non soltanto come strumento di redistribuzione della mobilità verso forme di trasporto più sostenibili, ma anche come fattore che può incrementare la qualità della vita e la salute pubblica.

Enrico Chiarini, in merito ai grandi lavori, come possono essere quelli dell'interramento o di una nuova tranvia, introduce il concetto di "evaporazione del traffico". **Gli esperti dei trasporti hanno da tempo osservato che quando il traffico viene limitato, ad esempio durante un grande cantiere, una parte del traffico semplicemente scompare invece di spostarsi su percorsi alternativi.** Al contrario, invece, **l'aumento della capacità stradale genera sempre maggior traffico.** Per questo motivo **non bisogna avere paura a proporre interventi che liberano lo spazio urbano destinato alla sosta e alla circolazione delle automobili per accrescere quello dedicato ai pedoni e alle bici.**

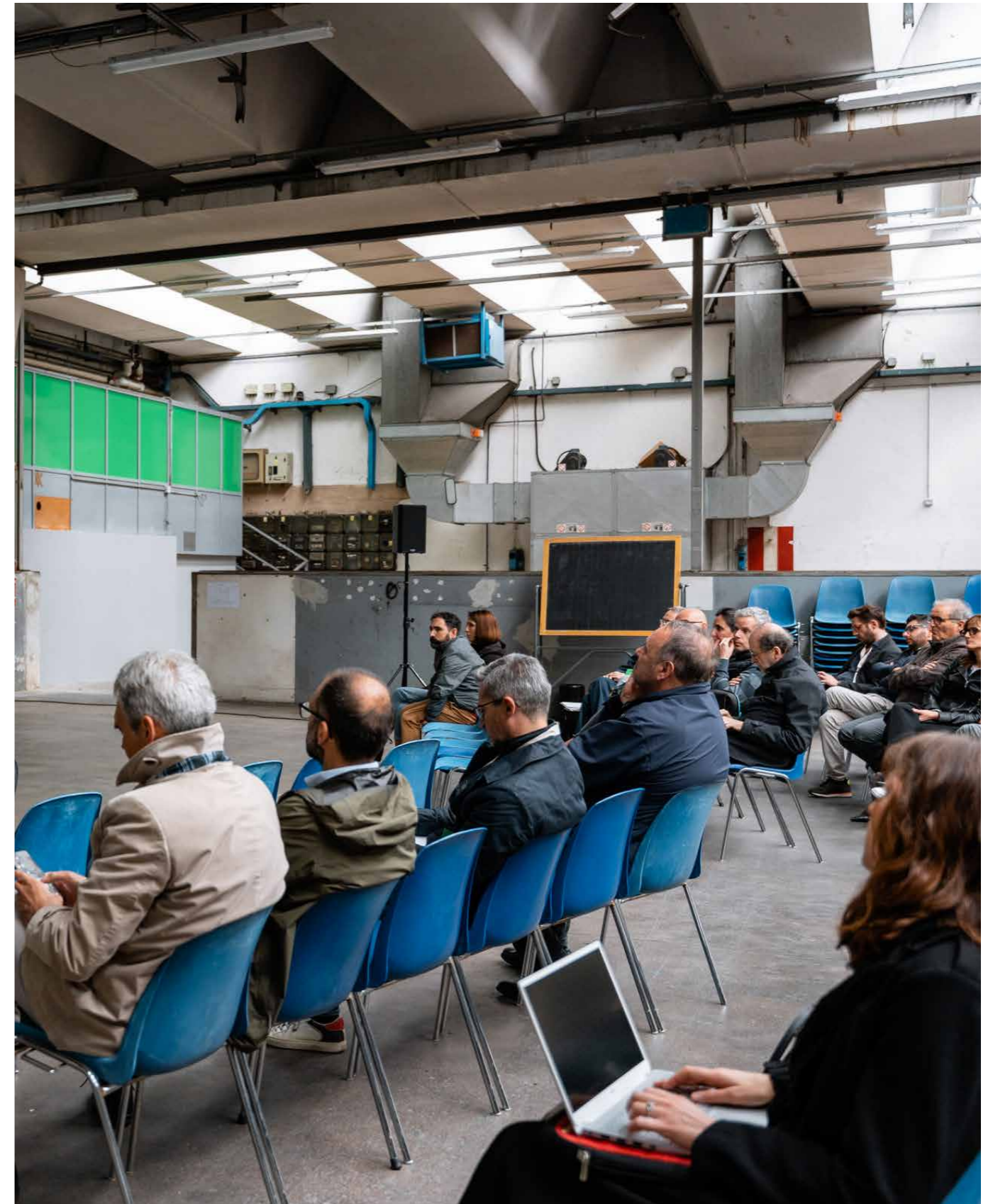
Secondo Luisa Ravanello è fondamentale investire in infrastrutture verdi e corridoi ciclopedonali, restituendo lo spazio pubblico alle persone, come suggeriva Jan Gehl. Un consigliere comunale chiede quali siano le modalità migliori per indurre questo tipo di cambiamenti. Secondo Luisa Ravanello la prima cosa da fare è informare la cittadinanza. Ogni forma di partecipazione senza formazione, non serve a niente. La vera sfida, secondo Chiarini, è quella di coinvolgere sul lungo periodo, mantenendo vivo l'interesse e la partecipazione.

Una cittadina focalizza la discussione su **Via del Brennero**, chiedendosi, vista la dimensione della strada, perché non si possa **ridurre il numero di carreggiate, destinando lo spazio liberato alla costruzione di viali alberati con piste ciclabili e riducendo la velocità di attraversamento per i**

veicoli. Servono più spazi verdi, con alberi e fontane per limitare l'effetto sempre più pericoloso delle isole di calore. Enrico Chiarini suggerisce di lavorare con la sperimentabilità e la temporaneità: si può lavorare con segnaletica ed elementi provvisori per **testare dei nuovi usi dello spazio che possono poi diventare permanenti** se funzionano. Un altro cittadino chiede a cosa ci si può appellare per indurre il cambiamento nelle persone. Gli fa eco un'altra cittadina che chiede come contrastare chi si oppone ad ogni cambiamento. Secondo Chiarini non si può obbligare la gente a fare quello che non vuole fare. Ci vuole una visione complessiva e delle strategie di moderazione del traffico capaci di proporre delle alternative migliori. Luisa Ravanello suggerisce di puntare sulle dotazioni capaci di aumentare la qualità urbana che questo tipo di trasformazioni possono portare. Un consigliere comunale sottolinea l'importanza di lavorare sullo *shift modale* e sul potenziamento della ciclabilità visto che Trento ha uno dei tassi di motorizzazione più alti d'Italia.

Isole tematiche

» Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Incontro tematico.



Incontri tematici

4. Welfare, cultura, creatività

24 giugno 2023
Ex Atesina / Sala Carrozzeria

Informati

Immagina

Partecipa

↳ Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Incontro tematico.



Informati

Incontri Tematici

Programma

L'obiettivo di questa giornata è quello di esplorare il tema della cultura come mezzo per **rigenerare il patrimonio, favorirne la sua riappropriazione, stimolare la collaborazione** tra diversi soggetti e incentivare lo sviluppo di un **welfare culturale diffuso** e vicino alle persone.

Per fare questo tratteremo il tema di come la **collaborazione tra pubblico e privato** può dare nuovi significati a luoghi come le biblioteche e parallelamente favorire la nascita di **servizi di prossimità** capaci di incidere sul benessere degli individui e sulla creazione di occasioni di socialità.

Approfondiremo i temi legati alla **co-progettazione** e **co-gestione** tra comunità e persone diverse, finalizzata alla creazione di valore proprio attraverso il recupero di immobili dismessi o che devono trovare nuove destinazioni d'uso.

Includendo gli approfondimenti emersi dal lavoro svolto per Trento capitale del volontariato 2024, dedicheremo inoltre un'attenzione specifica alla **rigenerazione urbana a base culturale**, capace di innestare **pratiche imprenditoriali ed ecosistemi che incentivino la creatività**.

approfondisci >

Grazie alla presenza di alcune buone pratiche approfondiremo l'importanza delle politiche di **welfare sociale** e di **welfare culturale** e in particolare i meccanismi e gli strumenti per la **co-progettazione tra pubblico e privato** finalizzata alla valorizzazione del patrimonio, alla gestione degli spazi pubblici esistenti, all'innovazione.

Il punto di vista sarà aperto non solo alle questioni inerenti la valorizzazione dei beni ma in particolare le pratiche capaci di **coniugare imprenditoria e volontariato** nel progettare e offrire servizi rivolti non solo a chi si reca per una visita turistica a Trento ma soprattutto a cittadini e cittadine.

Oltre a conoscere alcuni esempi di riutilizzo virtuoso di complessi abbandonati, parleremo di sostenibilità economica delle iniziative di rigenerazione urbana e culturale, della cultura come mezzo per la riqualificazione della città e per rigenerare le comunità. Uno spazio di discussione sarà riservato a conoscere e immaginare come **potenziare l'impatto che le attività socio-culturali, culturali e creative possono avere sui quartieri e sui loro spazi** ma anche nel dare nuovi significati ai luoghi. Ci confronteremo sul ruolo della rigenerazione urbana e della comunità nel **favorire la creazione e la riattivazione delle relazioni tra le persone e tra le organizzazioni locali** e sul futuro dell'imprenditorialità nel settore creativo e culturale. Senza nascondere le criticità legate ai fenomeni di gentrificazione, discuteremo di modelli di riqualificazione e predisposizione di spazi per iniziative creative che possano assicurare sostenibilità oltre che dal punto di vista economico anche e soprattutto da quello sociale.

Il tema della multifunzionalità e della progettazione e gestione di luoghi in cui diverse attività e diversi pubblici trovano un punto di riferimento sarà il filo rosso di questa giornata che parlerà non solo dei nuovi luoghi che potranno crearsi a seguito della dismissione delle strutture di servizio della ferrovia ma anche di pratiche di riattivazione di spazi esistenti come le biblioteche, i parchi, il patrimonio esistente sottoutilizzato.

Programma della giornata

mattina

09:30 / 10:30

Condivisione dei risultati della prima fase del percorso

10:30 / 11:00

Progetti in corso

Laura Begher

Sabrina Redolfi

Eusebia Parrotto + Rosangela Cappelletti

11:30 / 12:30

Tendenze in atto e strategie per nuovi scenari

Bertram Niessen

pomeriggio

14:30 / 15:30

Pratiche, progetti e testimonianze da altri contesti

Laura Caruso

Francesco Mannino

Chiara Faggiolani

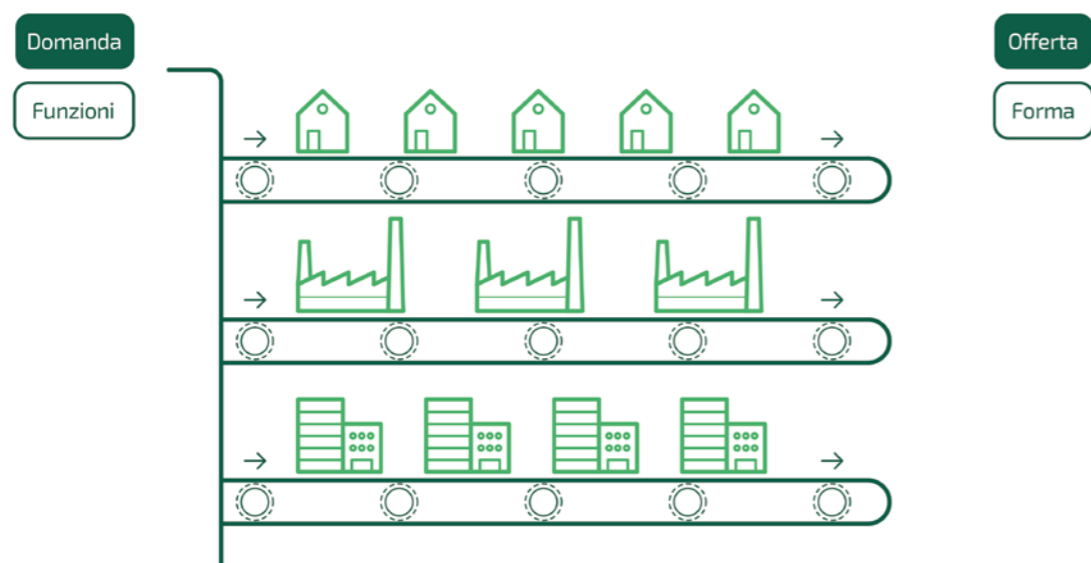
16:00 / 17:30

Dibattiti tematici con i relatori e le relatrici

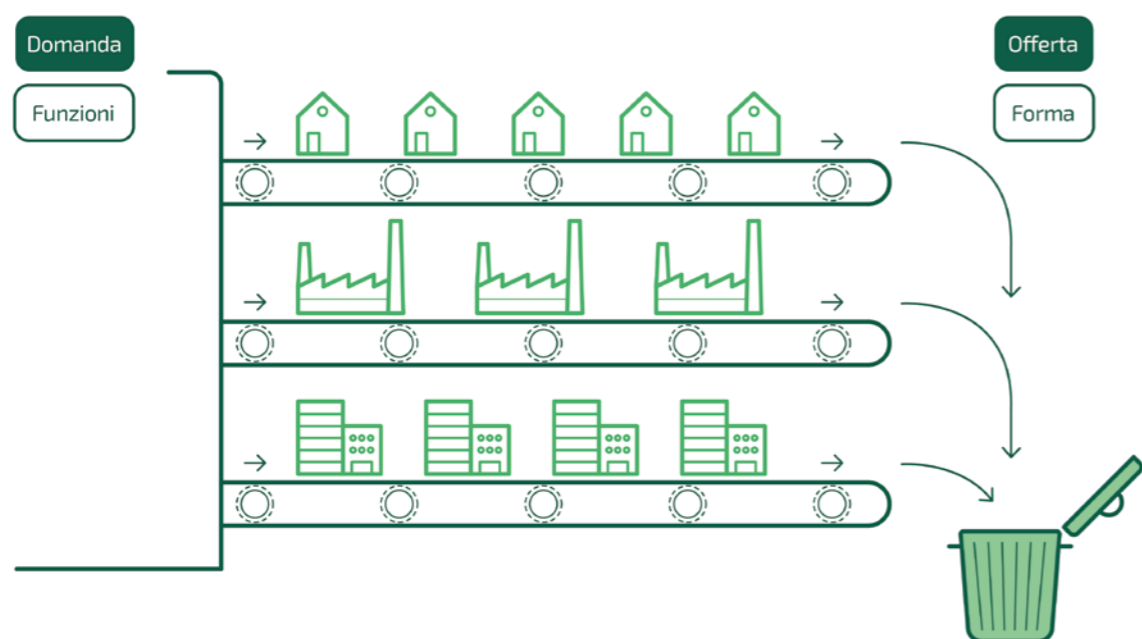


Glossario

L'evoluzione delle città e in particolare i fenomeni che hanno riguardato Trento sono stati illustrati nel capitolo relativo a **Casa, lavoro, impresa**. Ma la crescita esplosiva delle città di cui si è parlato, non ha prodotto soltanto consumo di suolo e riduzione degli spazi agricoli ma ha generato anche elementi di scarto come aree dismesse e patrimoni in disuso.

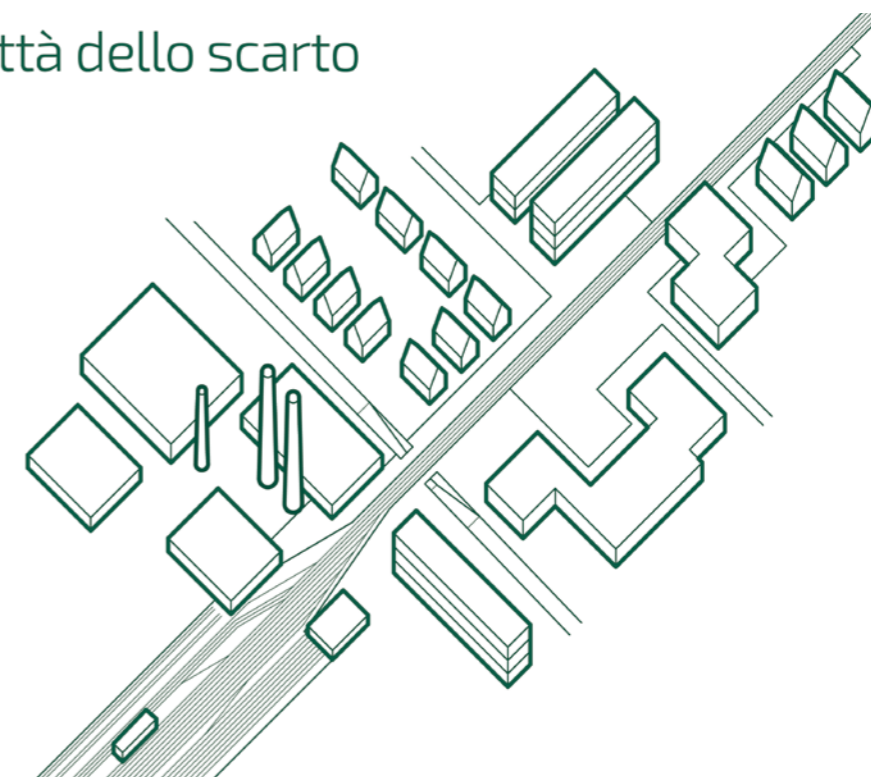


Il primo prodotto di scarto della città moderna è rappresentato dalle periferie. La città moderna ha risposto a una crescente domanda di residenza, di edifici produttivi e di edifici per servizi con il principio dello *zoning* funzionale, offrendo una serie ripetitiva di edifici singoli che rispondevano a determinate richieste attraverso l'offerta di specifiche funzioni. La stessa attività edilizia è diventata un'attività produttiva che ha prodotto numerosi scarti: aree inquinate, spazi marginali e di risulta, comunità escluse.

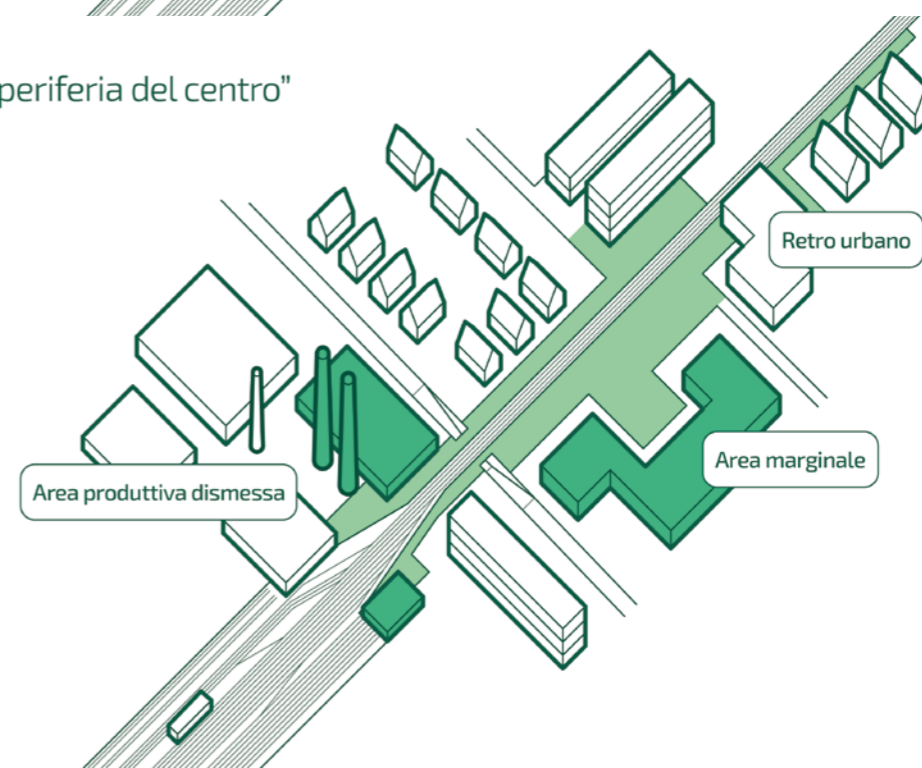


Analizzando aree come quella dell'area ferroviario di Trento ci si rende conto che ai margini delle grandi infrastrutture e degli edifici produttivi dismessi si sono generati spazi di risulta e "retri urbani" che, pur non avendo una collocazione esterna all'area del centro, risultano e vengono percepiti come periferie. Le periferie del centro sono luoghi in cui la percezione della sicurezza è minore e aumenta la presenza di eventi che danno luogo a fenomeni di degrado.

La città dello scarto

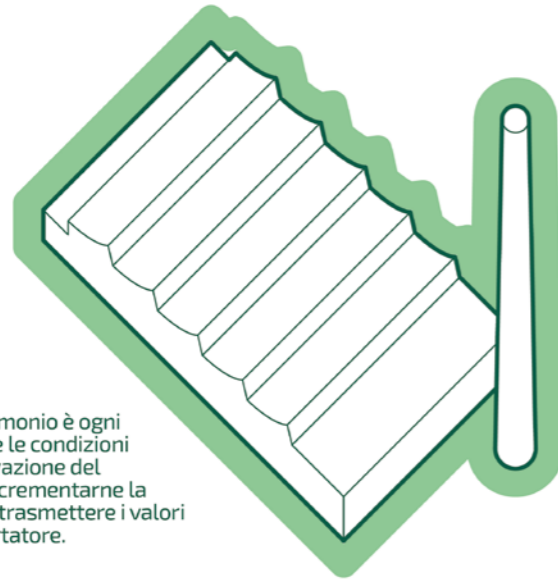


La "periferia del centro"



L'operazione dell'interramento, trasformando quelle che sono oggi delle aree periferiche del centro, rappresenta un'occasione per passare dal modello della città dello scarto a quello della città dei riuso. Fare ciò significa avviare un processo di rigenerazione che appunto trovi per gli "scarti" urbani una nuova funzione ed un nuovo utilizzo capaci di rigenerarli.

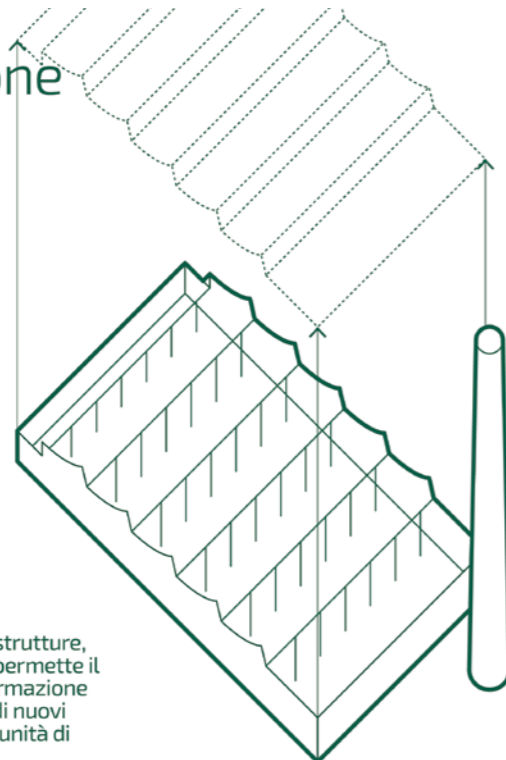
Valorizzazione del patrimonio



#superglossario

La valorizzazione del patrimonio è ogni attività diretta a migliorare le condizioni di conoscenza e di conservazione del patrimonio culturale e a incrementarne la fruizione pubblica, così da trasmettere i valori di cui tale patrimonio è portatore.

Rigenerazione



#superglossario

Processo di recupero di infrastrutture, spazi urbani e servizi che ne permette il riutilizzo attraverso la trasformazione delle funzioni e la creazione di nuovi significati e luoghi per la comunità di riferimento.

Scenari Urbani Partecipati per l'Ecologia e la Rigenerazione

SUPERTRENTO

Primo passo per un processo di rigenerazione è il riconoscimento e la valorizzazione del patrimonio esistente, incluso il patrimonio più recente, quello che a volte è percepito come scarto. La valorizzazione del patrimonio consiste in ogni attività diretta a migliorare le condizioni di conoscenza e di conservazione del patrimonio culturale e a incrementarne la fruizione pubblica, così da trasmettere i valori di cui tale patrimonio è portatore.

Anche a Trento abbiamo monumenti per cui la definizione di patrimonio è chiara, condivisa e scontata. Lo sforzo che siamo chiamati a fare è quello di estendere la concezione di patrimonio anche a quelli che oggi consideriamo scarti o edifici non di pregio. Tali edifici costituiscono molto spesso una documentazione che, benché sempre meno presente, racconta del passato industriale della città, delle sue comunità e delle sue trasformazioni sociali, economiche, culturali.

Rigenerazione

Hardware / Software



Rigenerare questi complessi significa avviare un processo di recupero per permetterne il riutilizzo attraverso la trasformazione delle funzioni, la creazione di nuovi significati e luoghi per la comunità di riferimento. Dati i contenitori e la presenza di un patrimonio, il compito che la rigenerazione deve assumere è quello di immaginare i nuovi contenuti ossia i nuovi usi che gli edifici dismessi possono attivare e ospitare, le attività che possono insediarsi nonché le modalità di gestione più sostenibili.

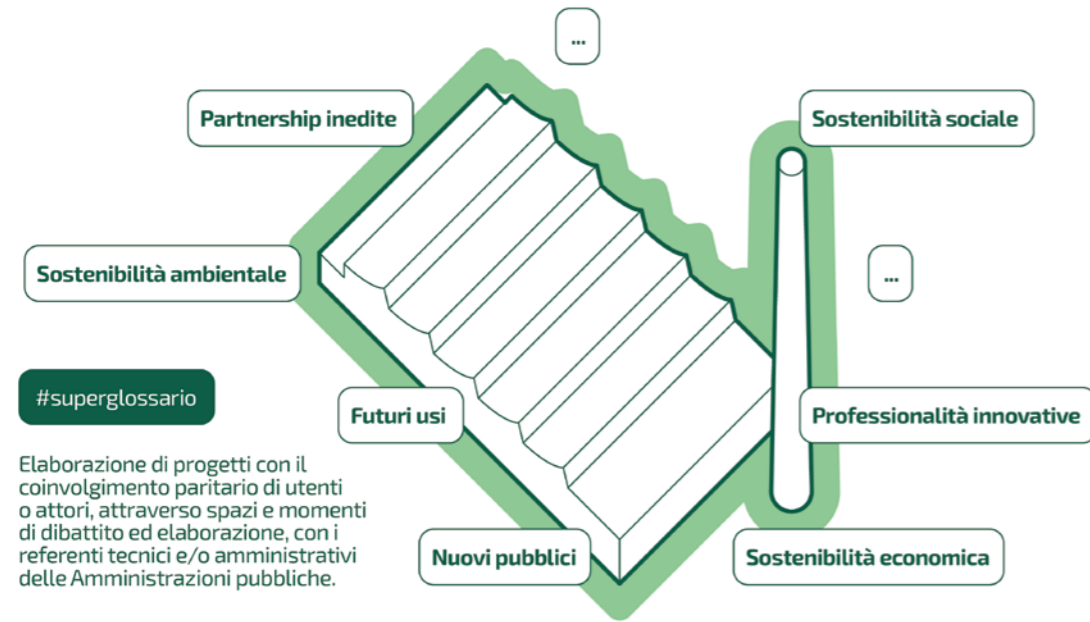
È quindi fondamentale, ancora prima che pensare alla forma, al contenitore e agli interventi edilizi necessari, avviare processi che sappiano spostare il focus dall'hardware al software che questi edifici possono ospitare e attivare.

Informati

Incontri Tematici

Multidisciplinarietà

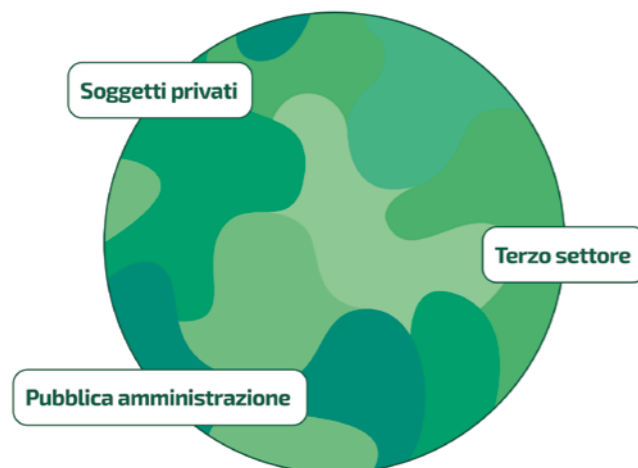
Collaborazione / Partecipazione



Pensare al software prima che all'hardware significa concentrare gli sforzi sul coinvolgimento delle persone interessate nell'elaborare progetti con un'idea di futuro che sappia essere inclusiva, aperta, mutevole. Ciò richiede il coinvolgimento di professionalità innovative capaci di facilitare un confronto multidisciplinare che possa dare luogo a partnership anche inedite tra soggetti diversi, pubblici e privati, allo scopo di progettare software sostenibili perché porosi, ibridi, che mutano alla velocità con cui muta la nostra società.

Partnership inedite

Sostenibilità **economica, sociale e finanziaria**



È necessario probabilmente anche nel processo di rigenerazione che riguarda la città di Trento, aprire lo spazio alla creazione di partnership inedite che vedano l'ente pubblico e il soggetto privato collaborare in maniera paritaria in termini di investimenti e risorse mantenendo sempre alta l'attenzione necessaria a creare nuovi usi e funzioni inclusive e rispettose della diversità e delle diverse possibilità di ognuno.

Funzioni ibride

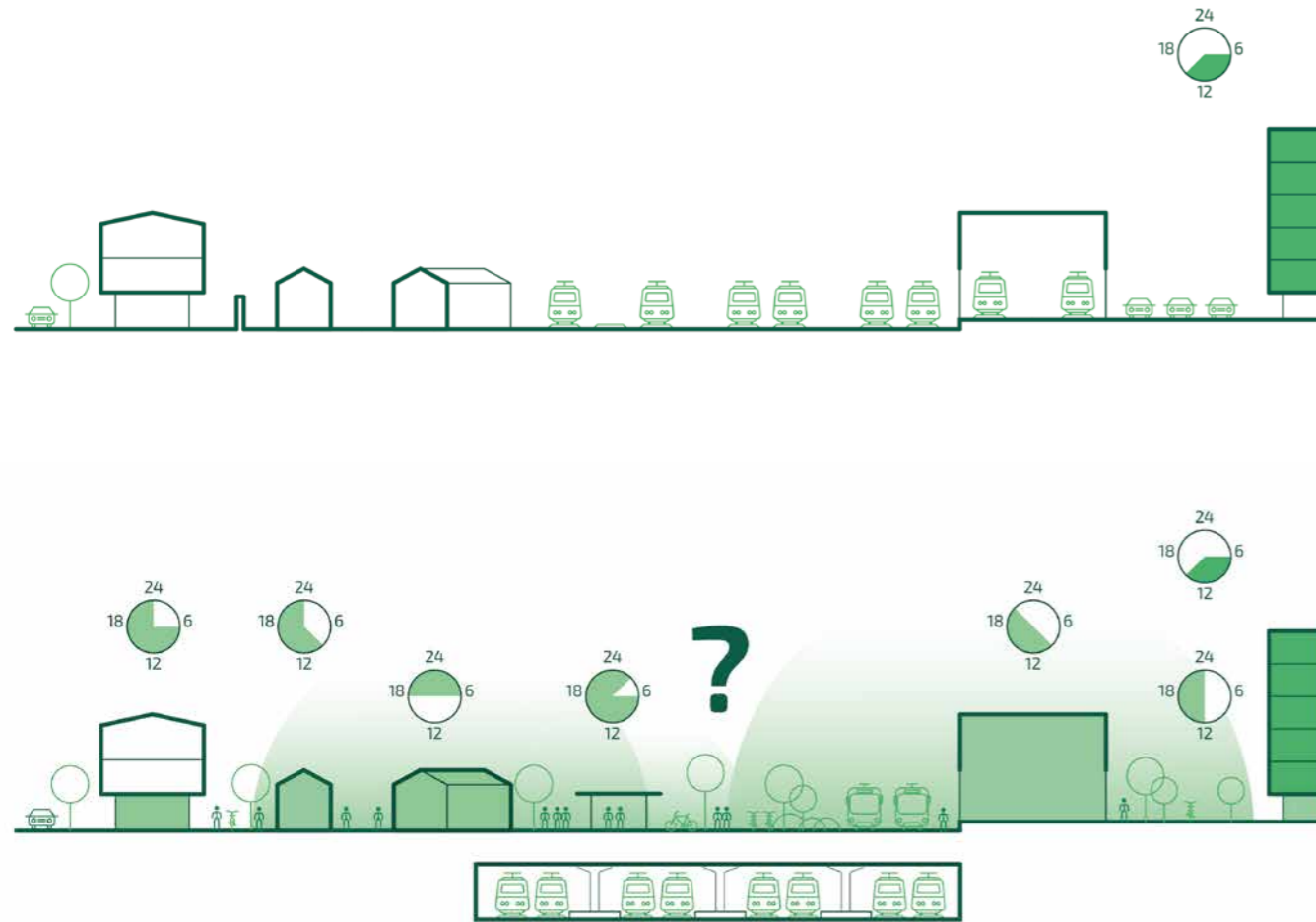
Modelli di **governance allargata**



Anche i modelli di *governance* necessari affinché lo sforzo profuso nell'immaginare nuovi software per vecchi hardware non perda la propria capacità generativa in tempi troppi rapidi per giustificare qualunque investimento, rappresentano un tema di attenzione che deve precedere il dibattito sulla riqualificazione edilizia e lo deve sostanziare. Dobbiamo pensare a un nuovo modello in cui la forma delle strutture fisiche e di gestione di questi patrimoni, sia in grado di adattarsi e cambiare a seconda delle necessità delle comunità di riferimento.

Nell'ambito del progetto di interrimento della ferrovia è necessario considerare che saranno numerosi gli spazi e sarà numeroso il patrimonio che dovrà trovare nuove attività per essere nuovamente utilizzato e vitalizzato. Queste nuove funzioni avranno anche lo scopo di porsi come snodi per la riattivazione dello spazio limitrofo, molto spesso consistente in quei margini che oggi dividono gli ambiti della città. Funzioni ibride e utilizzi diversi così come pubblici diversi che utilizzano i luoghi in fasce orarie complementari possono riattivare quei quartieri monofunzionali (residenziali, commerciali o direzionali) oggi inattivi per molte ore della giornata.

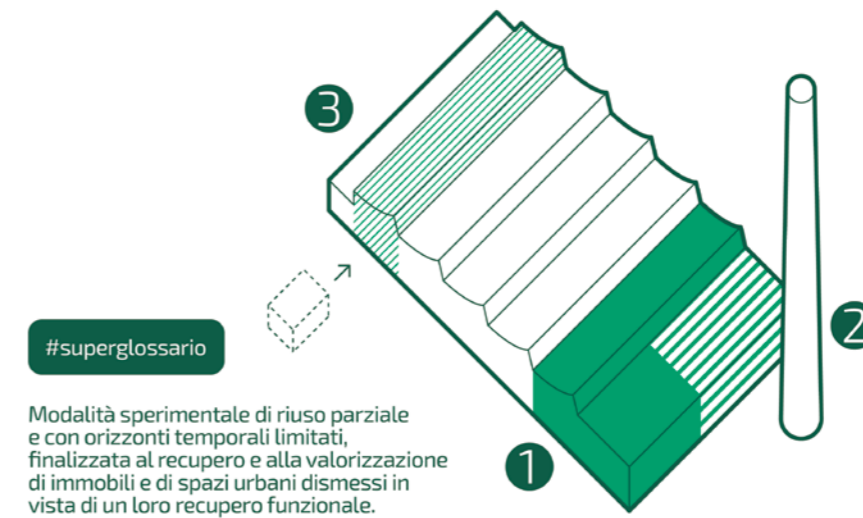
Riattivazione / Rifunzionalizzazione



La rigenerazione urbana e nello specifico la realizzazione delle visioni di SUPERTRENTO, richiedono la capacità di pensare con orizzonti ampi. Per questo, a fianco di strategie a lungo termine, vanno proposte e messe in campo strategie e tattiche a breve termine, utili non solo per dare concretezza ai ragionamenti emersi ma anche come strumenti progettuali che possono indicare strade per nuovi utilizzi. In questo senso e nello specifico acquisisce particolare importanza la sperimentazione anche a Trento degli "usi temporanei" ovvero di una modalità di riuso parziale e con orizzonti temporali non definiti finalizzata al recupero degli spazi dismessi.

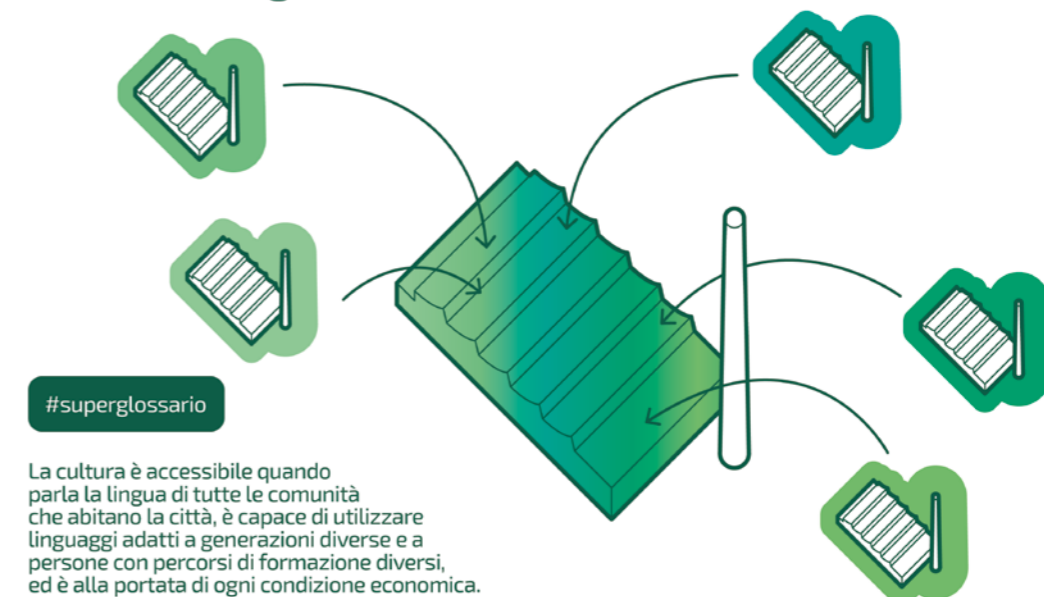
La valorizzazione del patrimonio, la così detta rigenerazione a base culturale oggi fa della cultura non un tema riservato alle élite ma una strategia per rendere le comunità luoghi di relazione, creatività, crescita personale. La cultura deve essere sempre più caratterizzata dall'accessibilità non solo e non tanto in termini di assenza di barriere architettoniche ma innanzitutto in termini di contenuti e fruizione da parte di pubblici diversi, con capacità, provenienze geografiche, culturali e interessi diversificati. L'abbassamento della soglia di accesso alla produzione culturale, sia essa patrimonio esistente, produzione artistica o architettonica, deve trovare in tutti un impegno per essere abbassata alla portata di tutti.

Usi temporanei



Cultura accessibile

Abbassare la **soglia di accesso e fruizione**



» Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Incontro tematico.



Scenari Urbani Partecipati per l'Ecologia e la Rigenerazione

SUPERTRENTO

Informati

Incontri Tematici

Incontri tematici

4. Welfare, cultura, creatività

24 giugno 2023
Ex Atesina / Sala Carrozzeria

⚠ I testi dei capitoli che seguono sono scritti grazie alla documentazione audio/video dei contributi dei relatori e delle relatrici intervenuti durante la giornata o durante i tavoli tematici e pertanto non sono scritti direttamente dagli autori o dalle autrici.

Informati

Immagina

Partecipa

» Esplorazione urbana.



Informati

Incontri Tematici

Progetti in corso

Il sistema della cultura a Trento: inclusione, prossimità e accessibilità

➔ scarica le slide su supertrento.it

L'offerta culturale del Comune di Trento è pensata in una visione di sistema: in filiera con il territorio, accessibile e di prossimità, diversificata per rispondere a un bisogno di socialità crescente. La cultura come creatrice di opportunità, spazio di libertà e promozione dei talenti.

In questa visione si muovono una pluralità di iniziative. Ad esempio *Trento Aperta*: ampio palinsesto estivo di eventi, svolto con una fitta rete di collaborazioni (cinema e laboratori per bambini; Teatro capovolto, concerti). Con *Trento Aperta* il Comune si mette a servizio, lavorando in una dimensione di **sussidiarietà**, integrando gli sforzi comunicativi in un unico calendario e sostenendo la **progettazione dal basso**, in diverse forme:

1. bandi di contributi per valorizzare l'innovazione e orientare verso le priorità strategiche in ambito culturale;
2. bandi per giovani progettisti nell'ambito dei piani giovani di zona;
3. contributi per progettualità giovanili più strutturate, alcune delle quali si sono sviluppate con tale forza e autonomia, da diventare eventi iconici. Ne è esempio *Poplar*, che annualmente attrae più di 12.000 ragazzi, con concerti e conferenze, pensati dai ragazzi per ragazzi e cittadini, in una dimensione di integrazione e scambio.

Un altro ambito su cui si interviene è il tema degli spazi: culturali, di aggregazione, di sperimentazione, con un focus specifico sugli spazi per ragazzi.

Due le tematiche centrali:

- ➔ **integrazione e sperimentazione.** Ne è esempio il *MUSE fuori orario*, con aperture del museo serali/notturne;
- ➔ **centralità dei ragazzi**, come gestione diretta,

Laura Begher
Comune di Trento
Servizio Cultura, Turismo e Politiche Giovanili

ma anche come attenzione alle loro istanze (spazi di crescita e sperimentazione). Ne è esempio il *Centro Musica*.

Sempre in tema di spazi, vi sono le **nuove sfide**:

- ➔ **Ex Mensa**, un centro giovanile in corso di progettazione, pensato in risposta a un ampio percorso di ascolto svolto con i ragazzi;
- ➔ **Ex Atesina**, da reinterpretare come spazio ibrido e multifunzionale;
- ➔ **Ex Lettere**, un luogo centrale da riqualificare e rifunzionalizzare come spazio vocato alla cultura, alla creatività e all'imprenditorialità. Uno spazio ibrido, con diverse funzioni.

Il progetto di **ex Lettere** in particolare, ma anche il complesso di investimenti nel settore della cultura, è una **scommessa sul potenziale evolutivo del settore culturale**, anche come volano di crescita economica. Perché cultura è anche impresa, è anche competitività. Un **settore**, quello **culturale**, che a livello locale è **ancora fortemente connotato dal pubblico e dal non-profit**. Indice di una **grande ricchezza** e di una **presenza capillare del volontariato**, aspetti da valorizzare, ma potenzialmente anche indice che il **sistema ha bisogno di ulteriore slancio per evolversi in una dimensione più competitiva**, che si affianca all'altra per **incrementare l'attrattività e la sostenibilità dell'offerta cittadina**. Perché quanto più la cultura diventa patrimonio comune e condiviso e tanto più la città riuscirà ad essere veramente plurale, inclusiva, contemporanea e attrattiva.

Trento Capitale europea e italiana del volontariato 2024

➔ scarica le slide su supertrento.it

Per valorizzare e dare pubblico riconoscimento alle volontarie e ai volontari trentini (una persona su cinque fa volontariato) e per promuovere esperienze di volontariato e cittadinanza attiva il Comune di Trento, in stretto raccordo e collaborazione con il *CSV Trentino - Non Profit Network*, ha deciso di candidare la città di Trento a Capitale europea del volontariato per l'anno 2024. A tal fine, grazie a un lavoro che ha coinvolto la comunità (volontariato formale e informale) in 5 laboratori tematici e successiva validazione dei risultati emersi tramite *survey* pubblica, sono state elaborate le linee strategiche quinquennali per la valorizzazione e lo sviluppo del volontariato. Queste linee, così come una presentazione delle esperienze in atto sul territorio comunale, sono state illustrate al *CEV - Centro Europeo del Volontariato* in sede di candidatura al concorso. La strategia per il volontariato, unitamente all'impegno dimostrato dai tanti volontari trentini negli anni e, non da ultimo, durante la pandemia, hanno comportato la proclamazione di **Trento a Capitale europea del volontariato**. A tale riconoscimento si è associata la designazione a capitale italiana del volontariato per l'anno 2024: si tratta di due proclamazioni importanti che permetteranno di proiettare la città di Trento nel network delle città che hanno ricevuto tale riconoscimento o vi ambiscono, consentendo e incentivando in tal modo lo scambio di buone prassi.

I prossimi passi dell'Amministrazione comunale, sempre in stretta collaborazione con il *CSV Trentino - Non Profit Network*, vedranno nuovamente coinvolta la cittadinanza: al fine di dare concreta attuazione alle linee strategiche e alle misure attuative già presentate in sede di candidatura sono previsti altri laboratori nonché incontri e confronti con le realtà del territorio attivamente operanti nel mondo del volon-

Sabrina Redolfi
Comune di Trento
Servizio Welfare e Coesione Sociale

tariato o interessate a condividere e concorrere allo sviluppo di una visione del volontariato di cui si riconosce la valenza strategica per il benessere di tutta la comunità e per la costruzione di una società coesa e resiliente. In tale contesto importante e imprescindibile è quindi il coinvolgimento del mondo *profit* e l'effettiva creazione di una rete collaborativa tra tutti i protagonisti. Ruolo importante e imprescindibile ha e si impegna ad avere l'Amministrazione comunale che vuole essere sempre più "aperta" e "condivisa" e, a tal fine, si mette in gioco proponendosi di semplificare i rapporti con il mondo del volontariato nonché di riconoscerlo quale importante interlocutore per la costruzione delle politiche pubbliche.

In termini più pragmatici si favorirà, all'insegna della **semplificazione**, il **rapporto del volontariato con l'Amministrazione comunale riordinando e sviluppando un Sistema di raccolta dati**, si punterà sulla **formazione** e sull'**accompagnamento** continuo anche all'uso delle **nuove tecnologie**. Si creerà e si condividerà una **"cassetta degli attrezzi"** per permettere lo **scambio di attrezzature e competenze** che verranno **"riconosciute"** e **"certificate"**. Si creerà una "vetrina digitale" del volontariato quale luogo di scambio, di informazioni e di connessioni tra i vari soggetti interessati e coinvolti. Si allestirà un luogo fisico quale "vetrina del volontariato" e si lavorerà con la comunità per pensare e co-progettare "spazi di comunità" quali luoghi modulabili e multifunzionali che siano di fatto e siano anche "sentiti" come prossimi e "condivisi". L'**obiettivo** sarà non solo giungere a una **gestione** e a una **utilizzazione condivisa degli spazi** che possa così garantire la **sostenibilità economica**, ma anche favorire **nuove e inedite alleanze e collaborazioni** nonché **rigenerare** e dare nuova vita a **spazi inediti o abbandonati**.

Ricordiamo infine che per far fronte alle nuove esigenze e ai molteplici bisogni della popolazione, che, dati statistici alla mano, sta di fatto invecchiando, l'Amministrazione comunale sta già favorendo un uso condiviso degli spazi e delle risorse al fine di favorire un invecchiamento attivo, risolvere insieme ai cittadini il problema della solitudine e prevenire l'istituzionalizzazione. In tale prospettiva l'appalto per la gestione del Servizio di Assistenza domiciliare e di contesto ha previsto anche l'erogazione del servizio in forma condivisa quale presidio di quartiere o di condominio. L'appalto per la gestione del *Centro Servizi per Anziani* situato nel centro cittadino ha previsto anche lo svolgimento di attività in forma diffusa in tre ambiti territoriali della città.

Diffusione e prossimità, così come la **necessità di valorizzare la fruizione di spazi/contesti di vita non connotati, inclusivi, già vissuti e abitati** sono parole chiave e target emersi con forza anche nel percorso di co-programmazione degli interventi per bambini, ragazzi e famiglie che nel 2022 ha coinvolto l'Amministrazione comunale e 23 Enti del Terzo Settore.

La biblioteca che sa cambiare con la società che cambia

➔ scarica le slide su supertrento.it

Storicamente le biblioteche pubbliche si sono sempre caratterizzate come istituti di conservazione, valorizzazione e supporto della cultura: è inevitabile quindi che nell'immaginario comune spesso siano definite come "tempio della cultura", a sottolinearne la sacralità e al contempo l'inviolabilità delle sue finalità.

Ma nel 2022 sono state 278.579 le persone che sono entrate nella Biblioteca comunale di Trento, circa 1000 al giorno. E basta fare un giro nelle sale e nei corridoi della biblioteca di via Roma per capire che la maggior parte del pubblico non è composta esclusivamente da studiosi, studenti, intellettuali. La direzione intrapresa dalla Biblioteca comunale di Trento, in linea con le contemporanee tendenze biblioteconomiche, è quella di non essere più, o almeno non solo, "tempio", ma anche e soprattutto spazio aperto alla facilitazione, che fornisce accesso non solo alla cultura in senso "alto", ma anche ai saperi, alla conoscenza, all'informazione. Si favorisce l'apprendimento informale, che non passa solo dallo studio e dalla lettura, ma anche dal confronto, dall'incontro, dalla condivisione del sapere, attenuando i confini fra consumo e creazione di conoscenza. La **biblioteca** è oggi uno **spazio libero e sicuro in cui passare il tempo**, in cui (a differenza della maggior parte degli spazi pubblici, anche culturali) **non si deve pagare, o consumare, per giustificare la propria presenza**; in cui essere **ricco, povero, senz'atletto, studioso, casalingo, badante, disabile, straniero, intellettuale, disoccupato** non fa la differenza.

Negli spazi delle biblioteche di Trento si incontrano giovani, anziani, laureate o professionisti che senza distinzione incontrano una ragazza in servizio civile che li aiuta ad attivare lo SPID; si incontrano insegnanti, informatici, ragazzini e ragazzine "geek" che

Eusebia Parrotto, Rosangela Cappelletti
Comune di Trento
Servizi al pubblico e organizzazione tecnica
Biblioteca Comunale

aiutano i più piccoli a far muovere robot o costruire il proprio videogioco, divertendosi insieme e al contempo imparando la programmazione informatica, senza più distinzione fra chi insegna e chi impara, in un circolo che rende generativa, poiché condivisa, anche la più piccola delle conoscenze apprese. Capita di trovare nelle nostre biblioteche bambini, nonni, studenti e studentesse universitari, impegnati allo stesso tavolo in sessioni di gioco da tavolo o in giochi di ruolo; capita anche di incontrare i volontari e le volontarie di *Wikipedia*, che si trovano in biblioteca insieme agli esperti e alle esperte, alle bibliotecarie e ai bibliotecari in pomeriggi di scrittura delle voci di *Wikipedia*, perché queste siano sempre più ricche, attendibili e verificabili.

Ma capita anche di vedere una ragazzina distesa su una panchina in giardino a guardare il cielo, senza che a nessuno sembri strano, pericoloso o criticabile. Perché la biblioteca è anche uno spazio sicuro in cui rilassarsi, sognare e trovare ispirazione.

Sempre più **la biblioteca esce dalle sue mura per incontrare le comunità**, donne e uomini, ragazze e ragazzi **non più e non solo "utenti", ma protagonisti attivi e partecipi**, che si impegnano per **aprire e gestire piccoli spazi di lettura e condivisione** che sono diventati **punti di riferimento per i territori in cui sorgono**. I piccoli centri periferici della biblioteca, che una volta erano definiti "punti di prestito" ora allargano il proprio operato per diventare spazi aperti al protagonismo e alla partecipazione della comunità: è il caso della Piccola biblioteca di Cadinè, gestita dal Gruppo Oasi. Oltre 2000 libri caratterizzano il patrimonio di questa piccola biblioteca, attiva nella promozione della lettura tramite volontari e volontarie che organizzano attività didattiche, momenti di lettura ad alta voce e altre iniziative a carattere socio-culturale.

Incontri tematici

4. Welfare, cultura, creatività

24 giugno 2023
Ex Atesina / Sala Carrozzeria

⚠ I testi dei capitoli che seguono sono scritti grazie alla documentazione audio/video dei contributi dei relatori e delle relatrici intervenuti durante la giornata o durante i tavoli tematici e pertanto non sono scritti direttamente dagli autori o dalle autrici.

Informati

Immagina

Partecipa

↳ Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Incontro tematico.



Immagina

Incontri Tematici

Tendenze in atto e strategie per nuovi scenari

Bertram Niessen

Il ruolo degli spazi e l'evoluzione della fruizione culturale

Il ruolo degli spazi e l'evoluzione della fruizione culturale. Fino ad alcuni anni fa, conoscevamo principalmente tre modi per vivere gli spazi di cultura:

✦ Le istituzioni culturali (musei, università, biblioteche,...)

✦ I punti di diffusione della produzione culturale (sale cinematografiche, librerie,...) in cui è possibile fruire di prodotti creativi e culturali prodotti altrove

✦ Organizzazioni di base sul territorio (Circoli, Case del popolo, Oratori)

A queste tre macro categorie se ne aggiunge successivamente negli anni una quarta, quella dei centri sociali occupati.

Sino a qualche anno fa l'esperienza culturale si muoveva tra questi luoghi e spazi diffusi sul territorio. Ciò che poi avviene, come sappiamo, è la nascita e la crescita di quei centri culturali che hanno spesso luogo in spazi della città un po' marginali. Nelle periferie o nelle periferie del centro ovvero in luoghi residuali, spesso vecchie sedi di qualche altra funzione oggi non più utile alla comunità. Questi nuovi centri culturali sono tutti diversi, legati al territorio e alla comunità che li vive. A ben osservare però, nella loro diversità possiamo tracciare una serie di questioni, di tematiche, di caratteristiche che li ac-

① È Presidente e Direttore Scientifico dell'agenzia di trasformazione culturale cheFare, di cui è stato tra i fondatori nel 2012. È stato ricercatore Post-doc all'Università Statale di Milano ed è Dottore di Ricerca in Urban European Studies all'Università di Milano Bicocca. Dal 2003 ha insegnato alla Scuola di Dottorato in Scienze Sociali dell'Università di Milano Bicocca, al Dipartimento di Scienze dell'Informazione dell'Università Statale di Milano, al master SCODEM dell'Università di Trento, alla Business School del Sole 24Ore, alla NABA Nuova Accademia di Belle Arti di Milano. Si occupa in particolare come ricercatore e advisor di progettazione culturale, politiche ed economia della cultura, forme culturali collaborative, rapporto tra cultura e tecnologia. Collabora con testate on line, off line e radio. Negli anni ha contribuito a La Domenica - Il Sole 24 Ore, IL, Nòva, Il Giorno, Artribune, Doppiozero, Digicult, Rai Radio Live, RSI Radiotelevisione svizzera. La produzione editoriale conta decine di titoli tra curatele di volumi, capitoli in opere collettive, articoli in riviste specializzate e prefazioni. Il suo ultimo libro è Abitare il vortice. Come le città hanno perduto il senso e come fare per ritrovarlo (UTET 2023).

comunano e che possono, allo stesso tempo, aiutarci a ragionare sui significati e sugli orizzonti che i nuovi centri culturali hanno oggi.

1. Aprire uno di questi centri culturali oggi richiede approfondimento, studio, confronto. **Pensare di copiare da altre esperienze in altri centri urbani o rurali non serve a nulla.** È necessario **trovare la forma ed il contenuto che consentono di situare le cose nel contesto in cui vengono attivate.**

2. Lavorare con l'intelligenza collettiva del territorio per adattarsi e riconoscere sapere e conoscenza. Oggi le cose messe in atto o che avvengono nei centri culturali sanno attrarre e riconoscere le intelligenze (attraverso bandi o residenze) ma allo stesso tempo le sanno sintonizzare con l'intelligenza locale. **I nuovi centri culturali sanno connettere ciò che avviene nel mondo con ciò che è importante per la comunità locale.**

3. I centri culturali oggi **rimangono spazi incompleti perché è solo l'incompiuto, il non finito che lascia spazio al nuovo, alla creazione e alla fantasia.** È dunque un errore concentrarsi sul decoro o sulla necessità di completare ogni dettaglio prima di aprire le porte.

4. È necessario, per questi nuovi centri, che l'ente pubblico spesso proprietario degli immobili, sappia

trovare il modo giusto per **gestire il tempo delle concessioni** in un settore in cui talvolta 5 anni sono pochi ma 20 diventano un'eternità.

5. È altrettanto importante che l'ente pubblico sappia **attivare logiche di assegnazione di questi spazi coerenti con le richieste della comunità e con la disponibilità del terzo settore e dei soggetti attivatori**, riflettendo sulle dinamiche che l'assegnazione a un soggetto unico o a soggetti multipli possono avviare.

6. È fondamentale chiedersi, nella discussione, che tipo di posto vogliamo. Un posto per tutti o per alcuni? Un luogo sociale o speciale? **Uno spazio che parla alla comunità o a chi viene apposta da altri luoghi?**

7. È necessaria una visione politica dei nuovi centri culturali, una visione che sappia **coniugare la dimensione del rischio con quella della sperimentazione** perché spesso, da quando si avvia il processo per la creazione di un nuovo centro a quando esso viene aperto, passa moltissimo tempo.

8. Ciò da cui non è possibile prescindere è la **curatela**, fatta da persone che studiano e approfondiscono per comprendere e disegnare l'**esperienza** nello spazio che visitatori e fruitori devono avere.

9. È necessario **disporre non solo del capitale per la riqualificazione** di uno spazio **ma soprattutto di risorse che possano supportare la produzione culturale o il welfare** che questi spazi generano. In assenza di queste risorse l'impresa rischia di essere un fallimento.

10. Chiedersi sempre, in ogni momento, se **vogliamo veramente fare un centro culturale.**

Viviamo in un mondo in trasformazione rapida e ciò che c'è oggi probabilmente domani non ci sarà più. **Se pensiamo oggi ad un centro culturale, a un progetto, che troverà realizzazione tra 10 anni dobbiamo essere pronti a sposare l'incertezza.**

» Vista dell'ex deposito Atesina nel quartiere dei Solteri.



Pratiche, progetti e testimonianze

Laura Caruso

Spazi e comunità ibride

➔ scarica le slide su supertrento.it

CasermArcheologica a Sansepolcro ha avuto negli anni diversi ruoli e funzioni per la città: da prima sede produttiva di Buitoni, poi scuola e infine caserma dei carabinieri. Oggi è uno spazio che è stato rivitalizzato dopo che per anni era stato chiuso e inagibile al pubblico.

La sua riattivazione è stata un processo di apprendimento in itinere sia per le persone coinvolte nella riattivazione che per le istituzioni con cui è stato sviluppato il lavoro.

Tutto ha avuto inizio nel 2013 quando l'artista Ilaria Margutti viene portata in quell'edificio che poi diventerà *CasermArcheologica* dall'allora vice sindaco di Sansepolcro, in cerca di capire cosa fare. Ilaria coinvolge gli studenti delle scuole in cui lavora e durante le vacanze di Pasqua di quell'anno va con loro a pulire e ristabilire l'ordine per organizzare la mostra dei lavori degli studenti e di altri artisti nazionali. Tra il 2013 e il 2015, a seguito di questa prima riattivazione, si crea un'energia molto forte, un movimento civico che si accompagna alle istituzioni e contamina cittadini e persone provenienti da altrove nell'organizzare eventi, concerti, mostre... un movimento che crea uno spazio dove i giovani di oggi possono creare, lasciare un segno e non solo conservare il patrimonio di ieri.

ⁱ *Project manager e direttrice di CasermArcheologica, un'ex Caserma dei Carabinieri oggi trasformata in uno spazio dedicato ai linguaggi del contemporaneo a Sansepolcro (AR). Dopo la laurea a Parma e varie esperienze in Italia e all'estero (Atelier Mendini, Droog Design) è stata impegnata in ambito culturale con Fondazione Teatro Due a Parma e in alcune delle realtà più rilevanti della Valtiberina. Per dieci anni, con Rete Teatrale Aretina, ha curato il progetto "Spettatori Erranti". È ideatrice, insieme a Saverio Verini, di Art Sweet Art, residenze d'artista in abitazioni private, accessibili ai visitatori. È vicepresidente dell'associazione Lo Stato dei Luoghi, prima Rete nazionale di attivatori e attivatrici di luoghi e spazi rigenerati a base culturale. Tra le sue pubblicazioni: CasermArcheologica, Almanacco 1# e Almanacco 2#, Coinvolgimento, partecipazione, cittadinanza, per la Casa Editrice Morlacchi.*

Nel 2015 però succede che i Vigili del Fuoco entrano a *CasermArcheologica* e la chiudono a causa di un problema con l'impianto elettrico. In quel momento però, succede anche che esce un bando e, grazie alla scrittura e alla progettazione di questo bando, si inizia a creare un programma per il futuro immediato del luogo. Grazie alla vittoria di un bando di 50.000 euro, si stabiliscono contatti e relazioni con la rete de "Lo stato dei luoghi", e subito appare evidente che quello che sta succedendo a Sansepolcro sta accadendo anche altrove e in altre città, aprendo alla possibilità di fare rete con altre realtà.

Nel frattempo a fronte dei soldi vinti con il bando vengono avviati rapporti con enti e soggetti privati del territorio e si riescono a raccogliere altri fondi, necessari a rimettere a norma e ristrutturare una piccola parte del grande edificio di *CasermArcheologica*, con lo scopo di far ritrovare alle persone il punto di riferimento che era diventato tra il 2013 e il 2015. Lo spazio quindi riapre con l'idea che, da quella piccola parte resa di nuovo agibile, saremo partiti per capire cosa avremmo potuto creare per la comunità con l'obiettivo di poter dare a tutti gli strumenti per accedere a uno spazio culturale e comprendere ciò che avviene.

Oggi le attività che si fanno sono tante, con diversi linguaggi e nel tempo sono stati ristrutturati diversi spazi del palazzo. *CasermArcheologica* è aperta tutti i giorni, non sporadicamente e si cercano di attirare e attivare persone e associazioni che vengono lì ad organizzare le loro attività che sono organizzate direttamente da *CasermArcheologica* e attività che avvengono lì ma sono organizzate da altre realtà. Tutte convivono all'interno degli spazi grazie alla presenza di almeno una persona che garantisce l'apertura continua. La domanda fondamentale è sempre stata: **con chi vengono fatte queste attività? Con quale associazione?** Perché è importante sempre lavorare in alleanza, anche con soggetti che fanno anche cose molto diverse dalle nostre, perché e solo in questo modo è possibile garantire la continuità nel tempo di un progetto di riattivazione.

Un'altra domanda importante è **chiedersi sempre chi verrà qui tra 5 anni? Che ne sarà dello spazio? Quali saranno i desideri delle persone che verranno qui tra 5 anni e che lavori verranno fatti?**

Francesco Mannino

Comunità patrimoniali e partenariati per la partecipazione culturale attiva nelle città.

L'impresa sociale *Officine Culturali* si trova nel quartiere Antico Corso di Catania, una zona popolare abitata da famiglie monoreddito o disoccupate, caratterizzata dalla presenza di case basse e spesso in pessime condizioni che nel corso nel '900 ha visto tre ondate di gentrificazione: negli anni '60 con la costruzione di ospedali e licei, negli anni '90 con la realizzazione del polo umanistico universitario e infine una terza, cominciata negli ultimi anni, che vede un progressivo incremento di fenomeni di affitto breve e *airificazione**. Il quartiere però è anche un contesto ad alta densità di patrimonio culturale ed è il luogo ove è collocato un complesso molto particolare: il Monastero dei Benedettini di San Nicolò l'Arena, un edificio monumentale tardo barocco parte dei siti UNESCO del sud est siciliano, rifunzionalizzato dall'Università di Catania su progetto di Giancarlo De Carlo. Proprio qui, nel 2009, un gruppo di persone decide di costituirsi in associazione per avviare un'attività di valorizzazione e partecipazione culturale. A seguito di una convenzione stilata nel 2010 con la Facoltà di Lettere e di un Partenariato pubblico-privato sottoscritto nel 2020 con l'Università degli Studi di Catania, l'associazione si occupa della valorizzazione e fruizione dei servizi culturali del Monastero: visite guidate, servizi educativi,

¹ Dottore di Ricerca in Storia urbana, vive a Catania dove lavora con lo staff di *Officine Culturali*, l'associazione di cui è co-fondatore, presidente e project manager, occupandosi tra l'altro delle attività di fruizione del Monastero dei Benedettini. Con *Officine Culturali* lavora all'ampliamento sostenibile della partecipazione culturale e a percorsi di sviluppo locale a base culturale. Ha collaborato con *Il Giornale delle Fondazioni*, dal 2018 è membro del direttivo *Federculture*, dal 2020 al 2023 è stato coordinatore *Sicilia di ICOM Italia*. Consulente di *Compagnia di San Paolo* e di *Fondazione Edison Orizzonte Sociale* per l'accompagnamento di progetti di contrasto a base culturale delle diseguaglianze sociali, povertà educative e relazionali.

➔ scarica le slide su supertrento.it

workshop di co-progettazione, spettacoli teatrali *site-specific*, presentazioni di libri e bookshop museale.

Un **primo impatto** che risulta interessante riportare riguarda il **pubblico** e le **comunità**: in pochi anni i visitatori dell'edificio sono passati da poche centinaia a circa 70.000. Accanto a ciò, l'altro risultato straordinario riguarda la **partecipazione culturale** in un contesto, quello siciliano, in cui tra i minori l'esclusione culturale raggiunge l'80% dei soggetti ed evidenzia dunque con forza la necessità di intervenire per rafforzare la loro conoscenza e il loro senso di appartenenza mediante attività coinvolgenti, interattive, ludiche. Il Monastero dei Benedettini e le attività che vi si svolgono oggi sono **capaci di intercettare circa 8.000 minori l'anno** e il complesso è diventato un bene comune per studenti delle scuole, cittadini e viaggiatori.

Il **secondo impatto** riguarda il contesto, la città e il territorio. Da un lato l'amore ritrovato dei catanesi per il monumento ha **umentato la cura e ridotto i pericoli di vandalizzazione** dell'edificio. Dall'altro in un quartiere lacerato da diseguaglianze e gentrificazione, le attività di partecipazione attiva sono diventate un mezzo per stimolare la parteci-

* ➔ Processo generato dalla piattaforma Airbnb che tende a causare un innalzamento del costo degli affitti a lungo termine contribuendo a disincentivare, quando non ad espellere, i residenti permanenti.

pazione collettiva di residenti e *city users*. Il **terzo impatto** riguarda la Terza Missione dell'Università. L'istituzione universitaria di Catania ha ricevuto molti riconoscimenti per la gestione dell'edificio e per gli impatti positivi che ha generato – con un aumento del suo **capitale reputazionale** – contribuendo a creare **opportunità di imprenditoria sociale e di occupazione qualificata** per le persone da lei formate. Inoltre, collaborando con *Officine Culturali*, l'Università di Catania ha potuto comunicare socialmente i risultati della ricerca scientifica a moltissime persone, coinvolgendole nell'importante atto democratico della partecipazione culturale attiva. Grazie a tutto questo si è potuto procedere nel 2020 a un accordo di **Partenariato Speciale Pubblico Privato** (PSPP), tra i primi attivati in Italia ai sensi dell'Art. 151 c. 3 del D.Lgs. 50/2016, con l'obiettivo della valorizzazione e fruizione del Monastero dei Benedettini e di altri edifici del Sistema Museale di Ateneo. Il partenariato è un sistema nuovo che va oltre l'approccio concessorio classico dei soggetti pubblici superando alcune debolezze gestionali quali la rigidità gestionale e di programmazione. Il partenariato è stato reso possibile grazie al nuovo strumento del Codice dei Contratti pubblici, che permette di sperimentare la fruizione del patrimonio culturale e la disseminazione della ricerca scientifica attraverso procedure semplificate di individuazione del partner privato, nell'ottica di una co-gestione e collaborazione "in itinere" con soggetti che esprimono e interpretano le esigenze del territorio, definendo via via le necessità e la programmazione e gestendo criticità e opportunità.

È importante, in conclusione, sottolineare anche alcune criticità che il processo di valorizzazione narrato apre. La prima riguarda la **sostenibilità della fruizione culturale**: è noto che le soglie di utenti che rendono sostenibili le esperienze di fruizione del patrimonio culturale si attestano attor-

no ai 250.000 utenti paganti annui, una quantità raggiunta in Italia da circa un centinaio di musei. La domanda che sorge perciò è «e tutti gli altri?». **Come si sostengono le azioni di partecipazione culturale?** Che contratti di lavoro si applicano? Come fanno le organizzazioni a reggere i costi e il bilanciamento tra lavoro e investimenti?

La seconda criticità è legata al contribuire ulteriormente alla gentrificazione del contesto in cui si agisce. Serve chiedersi perciò **cosa si inneschi nei centri storici valorizzati e come cambiano i rapporti sociali, i diritti e la qualità della vita, le diseguaglianze**.

Chiara Faggiolani

Le biblioteche, l'anima della città e il tempo necessario allo sviluppo umano

Lo scenario che caratterizza oggi le biblioteche pubbliche in Italia fa riferimento a quattro elementi:

1. lo sviluppo di numerosi progetti biblioteconomici che provano a immaginare le biblioteche del futuro;
2. l'individuazione delle biblioteche come infrastrutture culturali indispensabili per lo sviluppo sostenibile (*Manifesto IFLA-UNESCO per le biblioteche pubbliche - 07/22*);
3. la disponibilità di una quantità di dati prima inimmaginabile che consente una conoscenza quantificabile dei fenomeni e delle relazioni tra di essi in quanto a strutture, uso, impatto;
4. il consolidamento di una linea di ricerca che vede le biblioteche come un nodo fondamentale del sistema del benessere delle persone.

Dal *Manifesto IFLA-UNESCO*:

★ "Le biblioteche sono creatrici di comunità, raggiungono in modo proattivo nuovi pubblici e utilizzano un ascolto efficace per sostenere la progettazione di servizi che soddisfino le esigenze locali e contribuiscano a migliorare la qualità della vita. Il pubblico ha fiducia nella propria biblioteca".

★ "La missione della biblioteca pubblica: fornire opportunità di sviluppo creativo personale e stimolare l'immaginazione, la creatività, la curiosità e l'empatia".

① Professoressa associata di Biblioteconomia al Dipartimento di Lettere e Culture Moderne dell'Università La Sapienza di Roma dove dirige il Laboratorio di Biblioteconomia sociale e ricerca applicata alle biblioteche BIBLAB e il Master in Editoria, giornalismo e management culturale. Dirige la rivista scientifica "AIB studi". Tra le ultime pubblicazioni, *La bibliometria* (Carocci, 2015), *Come un Ministro per la cultura*. Giulio Einaudi e *Le biblioteche nel sistema del libro* (FUP, 2020), *Biblioteca casa delle opportunità. Cultura, relazioni, benessere* (SUE, 2021).

➔ scarica le slide su [supertrento.it](https://www.supertrento.it)

Da un'indagine del 2020 emerge che il pubblico che frequenta le biblioteche risulta molto fidelizzato. Per queste persone **la biblioteca non è solo il luogo del libro e del prestito ma anche della propria crescita culturale e dove si sta bene**, che dà tranquillità.

Secondo l'*Osservatorio mondiale delle città attrattive* l'attrattività delle città dipende da una componente razionale riferita a qualità della vita, possibilità di lavoro, presenza servizi, e da una componente emozionale soggettiva legata al piacere, al sentirsi a proprio agio che spiega perché ogni città è a suo modo unica.

Le biblioteche stanno in equilibrio tra la componente razionale e quella emozionale. Ma a quale interesse collettivo rispondono le biblioteche della contemporaneità?

La risposta necessita di estendere l'indagine dalla dimensione prettamente bibliotecaria. Nel "Rapporto sul benessere eco-sostenibile" emerge un profondo disagio tra i giovani tra i 14 e i 19 anni. Si evidenziano, oltre agli abbandoni scolastici, un grande disagio nelle relazioni familiari e amicali, l'aumento dell'abuso di alcol e droghe, un forte calo del benessere mentale.

L'*Atlante Save the Children* evidenzia la forte differenza nell'aspettativa di vita (12 anni circa) tra chi nasce nei paesi ricchi e chi nei paesi poveri e che questa differenza si gioca nei cosiddetti "determinanti sociali della salute" di cui fanno parte i centri culturali, le biblioteche, le scuole, le università, che insieme alle infrastrutture sanitarie concorrono al modo in cui le persone nascono, crescono e invecchiano.

Il *Rapporto BES 2023* evidenzia che a fronte del confermato disagio giovanile il benessere degli adulti è invece fortunatamente tornato ai livelli del 2019 ampliando però così la frattura generazionale. Il rischio che corriamo oggi è quello di continuare a sviluppare servizi per chi già frequenta le biblioteche allontanando sempre più chi negli ultimi anni si è allontanato ovvero i giovani.

Per la progettazione delle biblioteche del futuro si devono considerare gli spazi e i professionisti che li gestiranno (leva fondamentale per il futuro delle biblioteche) **ma si deve anche ragionare sul tempo**. La mancanza di tempo generalmente adottata per giustificare la non frequentazione delle biblioteche non è riferita solo all'aspetto della quantità ma anche al valore e al significato che le persone attribuiscono ai vari tipi di attività, alla disorganizzazione temporale (la sincronizzazione con le attività degli altri), alla densità temporale (la simultaneità delle attività). Perché la socializzazione è così importante e perché la solitudine è considerato uno dei mali del nostro tempo? Perché **la socializzazione richiede tempo, come il pensiero complesso, l'empatia** e tutta una serie di **attività che fra l'altro sono profondamente connesse alla lettura**. Nel nostro tempo accelerato, schiacciato sul presente vi è una profonda mancanza di futuro.

Le biblioteche dovrebbero essere sempre di più lo spazio di un tempo riconquistato da dedicare

alla curiosità, all'approfondimento, allo sviluppo cognitivo ed emozionale a partire dall'idea che proprio una delle battaglie più complicate di oggi è quella per l'attenzione e che in generale per sviluppare un pensiero complesso serve tempo.

Suggerimenti di lettura

Judy Wajcman, *La tirannia del tempo*, Treccani, 2020.

Pascal Chabot, *Avere tempo*, Treccani, 2023.

Lisa Iotti, *8 secondi. Viaggio nell'era della distrazione*, Il Saggiatore, 2020


Noreena Hertz, *Il secolo della solitudine*, Il Saggiatore, 2021

Pamela Paul, *100 cose che abbiamo perso per colpa di internet*, Il Saggiatore, 2022

Incontri tematici

4. Welfare, cultura, creatività

24 giugno 2023
Ex Atesina / Sala Carrozzeria

 I testi dei capitoli che seguono sono scritti grazie alla documentazione audio/video dei contributi dei relatori e delle relatrici intervenuti durante la giornata o durante i tavoli tematici e pertanto non sono scritti direttamente dagli autori o dalle autrici.

Informati

Immagina

Partecipa

↳ Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Incontro tematico.



Partecipa

Incontri Tematici

Isole tematiche

Isola tematica con Laura Caruso e Bertram Niessen

Al tavolo tematico si è discusso principalmente del tema della sostenibilità economica e sociale dei nuovi spazi culturali. Laura Caruso ha descritto l'assetto di *CasermArcheologica*, uno spazio che dopo alcuni anni di attività funziona anche a prescindere dalla presenza o meno di un'attività culturale strutturata o organizzata, ma semplicemente come spazio per la comunità, in cui avvengono delle attività informali o estemporanee non necessariamente pianificate. Questo è oggi possibile grazie al costante dialogo con le persone del luogo – aspetto questo determinante per situare efficacemente uno spazio culturale – e la continua taratura dell'offerta sulla base dei risultati di questo dialogo che permettono la nascita di attività all'interno degli spazi indipendentemente dai progetti pianificati.

Una domanda importante che emerge dai partecipanti è relativa alle modalità di finanziamento di tali attività, su cui Caruso chiarisce subito che *CasermArcheologica* è uno spazio/progetto che non è finanziariamente sostenibile, nel senso che non può "stare" sul mercato così come è strutturato (a *CasermArcheologica* non è presente un'attività commerciale a supporto quale ad esempio un'attività di somministrazione) principalmente a causa di una condizione geografica particolare, ovvero la localizzazione a Sansepolcro, un paese con una densità abitativa molto bassa. La stessa Laura Caruso solleva però una domanda ai partecipanti al tavolo: "perché chi vive in un'area interna non ha il diritto di avere un servizio culturale inatteso, di cui non sa di avere bisogno?". La posizione di Laura è che lo sforzo non è necessariamente quello di essere in attivo a livello economico perché un servizio culturale come quello di *CasermArcheologica* svolge un ruolo diverso. L'economia di *CasermArcheologica* si basa principalmente sulla scrittura di bandi e progetti per reperire finanziamenti, attività che richiedono molto tempo, una costante attività di riflessione e consapevolezza sul progetto culturale che si ge-

stisce. Grazie ai finanziamenti *CasermArcheologica* può tenere prezzi dei biglietti molto bassi o gratuiti, organizzando l'erogazione dei servizi – co-working, studio di registrazione, ecc. – a prezzi concordati e/o calmierati.

Grazie ad una domanda da parte di un partecipante circa la nascita di *CasermArcheologica*, Laura Caruso affronta la tematica della motivazione come strumento di attivazione di uno spazio culturale. In questo senso **l'attivazione di persone motivate, permette di costruire un gruppo di lavoro che garantisce l'apertura e il presidio dello spazio e un'interfaccia con cui le persone possono dialogare e trovare gli strumenti per attivarsi a loro volta.** Questo processo fa nascere delle **sinergie che garantiscono la crescita del progetto culturale.**

Laura Caruso rileva inoltre che il tema del **funding mix – ovvero il mescolamento di varie fonti di finanziamento** – è importante per **assorbire eventuali riduzioni di finanziamenti pubblici diretti** come sta avvenendo negli ultimi anni. Inoltre la capacità di scrivere progetti e partecipare a diversi bandi sviluppa la professionalizzazione degli operatori culturali aprendo ulteriori spazi di finanziamento per la propria organizzazione grazie ad attività di progettazione e consulenza per altri.

Dal tavolo emerge una tematica relativa allo spazio dell'ex Atesina, luogo di proprietà di Trentino Trasporti che negli anni ha visto la realizzazione di progettualità partecipate, molte promesse e ciclicamente dei fondi a bilancio che non venivano poi realmente spesi. In questo senso quindi sembrerebbe non tanto un problema di partecipazione, di volontà o motivazione, ma di politica. Un'ulteriore domanda verte da un lato sul programma funzionale di questi spazi culturali e dall'altra su quanto e come debbano essere eventualmente settorializzati su un target specifico. Per chiarire il primo aspetto interviene Bertram Niessen che ripercorre

brevemente lo sviluppo degli spazi culturali negli ultimi anni, suggerendo che **le tematiche che avevano animato i primi processi partecipati e gli immaginari che ne erano scaturiti presupponevano uno sviluppo dell'economia verso una produzione di valore attraverso la conoscenza**, cosa che in Europa non si è del tutto avverata. In merito alla targettizzazione invece, sempre Bertram Niessen ricorda come in generale **gli spazi culturali in Italia siano caratterizzati da un'offerta per la terza età.** Ad esempio il caso delle *Case di Quartiere* di Torino nasce in una prima fase su tre traiettorie di: anziani, infanzia e migranti, oppure spesso l'attività di volontariato culturale è svolta da anziani. In merito invece ai programmi funzionali **gli spazi culturali contengono davvero "di tutto", ed è proprio questo "tutto" che restituisce il sapore di questi spazi.** La complessità è legata dunque all'**armonizzare gli usi e soprattutto le diverse realtà e organizzazioni che gravitano su questi luoghi.** Anche Bertram Niessen rileva che il "dialogo" con la comunità è l'aspetto fondamentale. Sulla sostenibilità infine, anche Niessen rileva che **l'aspetto "problematico" di questi luoghi è che non possono esistere sul mercato come un'attività imprenditoriale tradizionale se non modificandosi radicalmente in "qualcosa d'altro"** in cui però spesso **l'aumento dei prezzi per i vari servizi innesca delle dinamiche distorsive sull'accessibilità** e sui pubblici modificandone la composizione o i numeri. In questo senso è complesso perciò modellare il funzionamento di questi spazi in cui **la sostenibilità è garantita da un mix stratificato di strumenti di finanziamento in cui mischiare attività profit e non profit e in cui la scrittura dei bandi è centrale.**

L'aspetto cui fare attenzione secondo Bertram Niessen è il bilanciamento tra due elementi che tendono a distorcere sul lungo termine il senso degli spazi culturali: l'aumento dei costi di cibo e bevande (una voce importante di finanziamento di molti spazi culturali) e il coprire i costi con eventi

privati a pagamento.

Laura Caruso ritiene che il problema non sia però quello, ma la mancanza di competenze sul territorio per attivare quegli spazi. Il creare alleanze allargate può permettere di sviluppare competenze che non ci sono e supportare l'attività culturale distribuendo la responsabilità.

Di nuovo la motivazione è la questione centrale che però deve essere remunerata e non può solo basarsi sul volontariato. Professionalizzarsi è importante per permettere di occuparsi degli spazi culturali e nel bilancio questo aspetto deve emergere. Per Niessen il rapporto tra le voci del personale e le altre voci di costo è determinante per comprendere la solidità di un progetto culturale e per garantire la presenza degli operatori e la continuità del progetto.

Un'ulteriore questione che emerge dal tavolo è legata alla possibilità che l'areale ferroviario possa essere una zona per favorire la presenza di attività commerciali che aumentino la distribuzione sul territorio comunale di luoghi di ritrovo, che al momento sono concentrati nel centro storico e spesso causano conflittualità tra residenti e utenti (bar, concerti, feste, ecc..).

L'aspetto della **polarizzazione geografica della movida** infatti è **problematico per la città di Trento e una maggiore distribuzione di luoghi di aggregazione per i target più giovani potrebbe normalizzare alcune situazioni.**

Un partecipante del tavolo riporta come sia **complesso però immaginare oggi delle funzioni per gli spazi per gli edifici dell'areale ferroviario**, poiché le **organizzazioni culturali locali sono abituate a processi di rigenerazione urbana a scala ridotta** incentrati su piccole *location* legate a specifiche progettualità. Ripensare l'areale invece presuppone di elaborare usi e funzioni di spazi determinati di cui non sembra ci sia a oggi un reale bisogno. Ad esempio l'uso di uno spazio molto grande come quello dell'ex Atesina sarebbe probabilmente

Isola tematica con Francesco Mannino

difficilmente funzionale al tipo di attività cui sono abituate le associazioni cittadine. Inoltre, la **distribuzione dell'offerta su un territorio più ampio** presuppone necessariamente una **riflessione su come ci si muove in città e sull'accessibilità che questi spazi dovrebbero avere**.

Per un partecipante il tema di **sviluppare una mobilità diversa grazie allo spazio dell'areale ferroviario** può essere utile per **collegare meglio le parti di città e per incentivare l'accesso agli spazi in varie ore della giornata con maggiore sicurezza**. L'aspetto di raggrupparsi in determinate zone della città è dovuto alla percezione di sicurezza e di vivibilità che un gruppo di persone garantisce, aumentare funzioni e attività unito al potersi muovere liberamente aumenta la qualità della città e la sicurezza percepita. Certe zone della città infatti hanno funzioni che a determinate ore chiudono lasciando ampie aree "vuote" che vengono percepite come poco attrattive e pericolose. In conclusione un'ultima tematica sollevata da un partecipante in merito allo spazio **ex Atesina** è il desiderio che questo **non diventi un grande spazio commerciale**, in particolare perché il quartiere dei Solteri in cui è collocato è già abbondantemente circondato da grandi centri commerciali. L'esempio che emerge è quello di un mercato coperto.

Laura Caruso conclude ricordando che **il tema della mediazione e della curatela è importante**: chi entra a *CasermArcheologica* non può non avere un "accompagnamento", **senza temere di essere didascalici ma trasmettendo l'apertura dello spazio**. Lo scopo è che le persone abbiano gli strumenti per cogliere il senso del luogo. Il tema del "non finito" del "non risolto" in questa cornice inoltre è importante per restituire l'idea della "modificabilità" della "libertà" dello spazio culturale, in cui il bello nasce dalla "condivisione di senso". A *CasermArcheologica* l'obiettivo è che **"nessuno si senta invaso nel proprio desiderio per lasciare spazio ai desideri di tutti"**.

L'isola tematica e i partecipanti sono interessati all'ulteriore approfondimento del funzionamento dei partenariati speciali per la valorizzazione e gestione del patrimonio culturale.

Oggi in Italia ci sono una quarantina di casi di applicazione del Partenariato speciale pubblico-privato (art. 151 del Nuovo codice dei Contratti pubblici) in materia di beni culturali; un esempio su tutti quello del Teatro Tascabile di Bergamo, che prevede un quadro stabile e chiaro di collaborazione con il Comune, con una durata dell'accordo di 20+20 anni e la possibilità di subentro di ulteriori enti finanziatori. La potenzialità della raccolta fondi in partnership assieme alla possibilità di concordare un orizzonte temporale della collaborazione che consenta respiro progettuale e stabilità/continuità lavorativa costituiscono due elementi particolarmente interessanti dell'istituto del partenariato speciale pubblico-privato nella gestione di beni culturali.

Il tavolo si interroga su alcune questioni che riguardano in particolare i tempi e la reale flessibilità/apertura del *PSPP*:

- ✦ l'orizzonte temporale medio-lungo della collaborazione, che da un lato favorisce continuità e stabilità, potrebbe non essere del tutto compatibile con logiche sperimentali e quindi temporalmente più contenute; inoltre può rischiare di facilitare il "seder-si sugli allori" e non investire in cambiamento;
- ✦ la definizione precisa di meccanismi di uscita dal partenariato, anche basati su meccanismi di valutazione, può dimostrarsi particolarmente rilevante anche per favorire l'innovazione o contrastare logiche conservatrici;
- ✦ l'istituto del *PSPP* permette a soggetti terzi di entrare a partenariato avviato: ciò da un lato consente e sostiene trasformazioni positive, dall'altro può interferire nelle dinamiche della rete tra soggetti firmatari, spostando equilibri e incidendo negativamente sui processi di collaborazione;
- ✦ alla base della sperimentazione e applicazione di forme collaborative di concessione e gestione

del patrimonio culturale tra pubblico e privati c'è un **cambio di paradigma nel concepire le relazioni pubblico-privato, non più basate su una logica di fornitura di servizio a fronte di un compenso**, ma di **co-progettazione e co-gestione responsabile e flessibile del bene pubblico**, che a sua volta si fonda sul **riconoscimento delle rispettive competenze e sulla fiducia**.

Isola tematica con Chiara Faggiolani

La **Biblioteca** può essere assimilata a una **"spugna"** capace di **assorbire dal contesto esterno** ma anche di **restituire e rielaborare quanto assorbito** oppure a un **ponte come connessione tra il pensiero e la socialità**.

La Biblioteca può essere la soluzione di problemi di solitudine ma soprattutto di analfabetismo emotivo. Se l'analfabetismo funzionale è quello per cui si sa leggere ma non si comprende il contenuto, l'analfabetismo emotivo ha invece a che vedere con la difficoltà di comprendere le proprie emozioni e di riconoscere quelle degli altri e quindi con l'assenza di empatia. Gli studi recenti di neuroscienze dimostrano che alla base dell'empatia c'è lo stesso tipo di connessione neuronale che si attiva attraverso la lettura. La lettura genera delle connessioni che sono le stesse che attivano i pensieri complessi, quelli che ci servono per decifrare il mondo e sviluppano abilità che servono nella vita, fra queste l'empatia.

Generalmente registriamo la minor frequentazione della lettura in termini quantitativi (quante persone negli ultimi anni hanno smesso di leggere) ma si deve considerare che la riduzione del tempo dedicato al pensiero lento, al pensiero complesso, comporta la progressiva dismissione dello sviluppo di capacità fondamentali nella vita quotidiana di cittadini. Per questo le biblioteche anche del futuro, pur sviluppando contesti e situazioni di lettura ibridi e diversificati, dovrebbero continuare a praticare la lettura come **"asset"** strategico fondamentale. La Biblioteca è il luogo per praticare quella complessità che nella società del tempo veloce stiamo mettendo da parte.

Le biblioteche possono essere considerate delle leve per la rigenerazione? Se sì che forma dovranno avere nel futuro, che cosa dovrebbero contemplare che oggi forse non contemplano e che potrebbe invece dare maggiore luogo a quelli che sono i valori che si stanno delineando?

Sì, **le biblioteche possono essere considerate leve della rigenerazione** a patto che:

1. **vengano immaginate da subito collegate a un team di professionisti formati adeguatamente**, con competenze di carattere bibliotecario, con propensione all'interdisciplinarietà, attorniate anche da altre professionalità;

2. che continuino a **mettere al centro dell'attenzione la loro specificità rispetto alla lettura** (anche e-book o audiolibro) e che comunque **mantengano al centro le "storie"**. Il valore delle storie apre alla **conoscenza dell'altro** e aiuta a **costruire una comunità migliore, più partecipata e meno contrapposta**, così le librerie e le biblioteche, luoghi delle storie, possono contribuire alla crescita non solo culturale della comunità;

3. che per le biblioteche passi **più il concetto di partecipazione che di fruizione** superando l'analisi delle attività tramite il numero di utenti;

4. che si presti attenzione alla **progettazione spazio/tempo**. La biblioteca deve essere il luogo del **contrattempo**, del **pensiero**, della **"serendipity"** ovvero dell'**occasione di fare scoperte per puro caso** anche trovando cose non cercate e impreviste.

Problema/valore del silenzio: il silenzio può scoraggiare l'accesso alle biblioteche ma c'è bisogno anche di luoghi silenziosi, oggi molto rari. La Biblioteca può essere **organizzata per spazi differenziati con esigenze di silenzio differenziate**.

Rapporto spazio/tempo: se lo spazio nella nostra cultura prevale sul tempo, generalmente chi vuole "prendersi del tempo" cerca spazi naturali, lungo un fiume, in un parco; si disconnette dal tempo molto accelerato della città attraverso la natura. In questa ottica quello tra spazi aperti, giardini e biblioteche sembrerebbe un rapporto da sostenere e valorizzare. È emerso anche nei precedenti incontri di SUPERTRENTO l'idea di spazi pubblici di lettura, di biblioteca diffusa, luoghi dove la socialità è ancora più facilitata. Per la biblioteca di via Roma, per esempio, lo spazio del giardino è molto importante.

A questo proposito si ricorda che il ridisegno del parco di piazza Dante aveva previsto una apertura proprio in corrispondenza del giardino della biblioteca immaginando, in modo forse un po' visionario che presupporrebbe l'eliminazione del traffico da via Torre Vanga, un possibile futuro collegamento tra i due spazi verdi.

Spesso invece le biblioteche scontano una distanza fisica dai luoghi in cui sono inseriti. Nel caso delle sedi periferiche nei sobborghi, queste sono tutte collocate in soffitta dedicando ai piani bassi altre funzioni quando invece la biblioteca per il ruolo che svolge dovrebbe essere direttamente accessibile, "a bassa soglia".

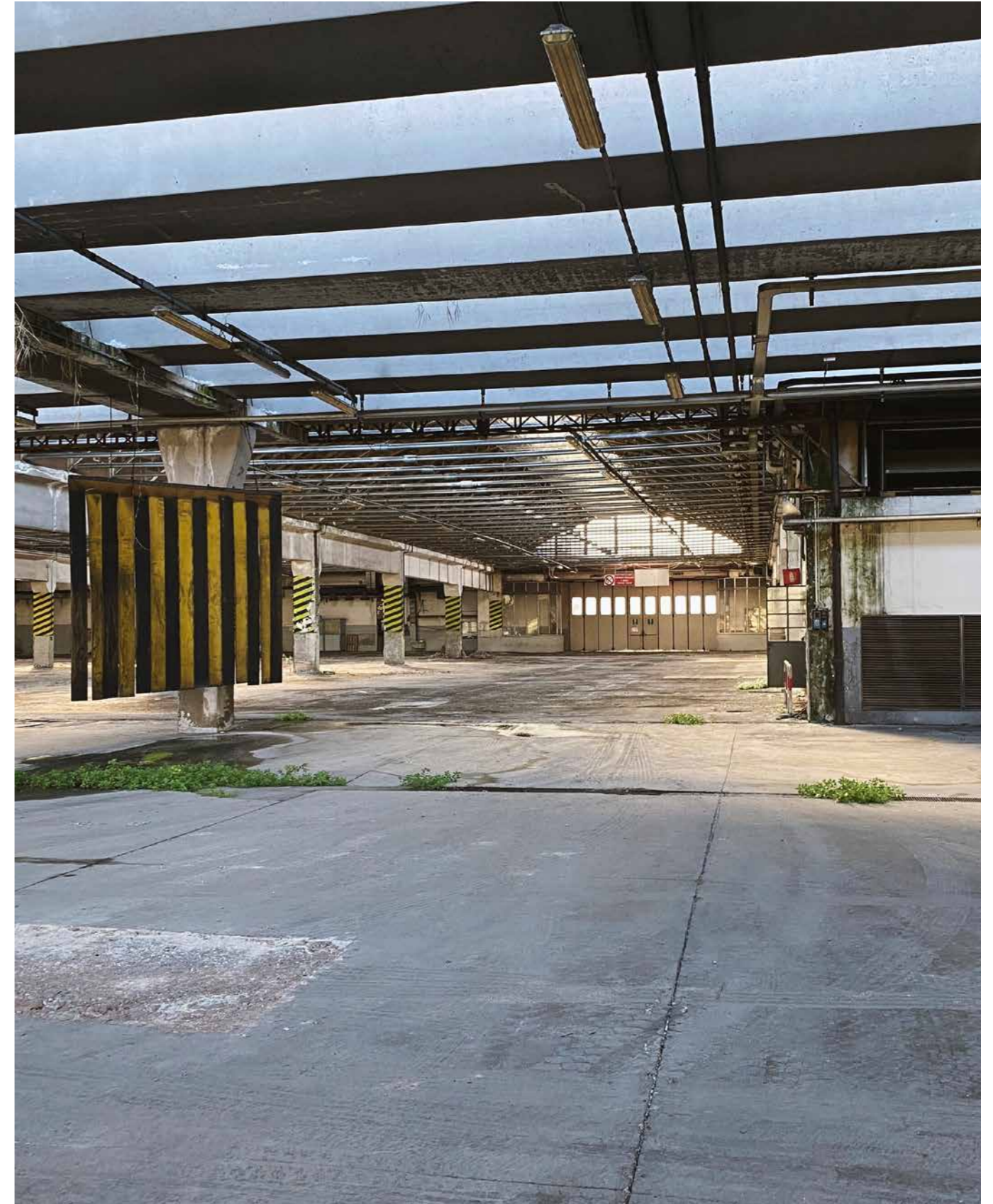
Un caso da considerare è quello finlandese. Da Helsinki al centro più piccolo si trovano biblioteche straordinarie che ospitano funzioni ibride, molto simili ai centri culturali, dove all'interno, oltre agli spazi lettura, ci sono laboratori creativi, cinema e altro e, soprattutto, le biblioteche sono il cuore delle città e dei paesi, sono gli edifici rappresentativi della società.

Un altro aspetto da considerare è la **valenza degli spazi non finiti anche nelle biblioteche** che consente una **maggiore possibilità che gli stessi vengano "riempiti" dai frequentatori e quindi maggiormente vissuti**.

Le biblioteche per tutti e per molti usi attraggono tutti. L'esempio è quello dei senzatetto che in qualche caso frequentano la biblioteca per potersi riposare, per utilizzare i servizi ma anche per leggere. Oggi alcuni senzatetto frequentatori della biblioteca sono diventati dei mediatori utilissimi per gestire spazi e persone comunicando le regole di convivenza minime che però garantiscono l'apertura della biblioteca a tutti.

La biblioteca è dunque un **luogo esemplare in quanto multigenerazionale, multisociale**, nei fatti **ibridato**, ovvero quel luogo che generalmente emerge nelle nostre riflessioni da favorire in una **visione di città del futuro**.

» Ex deposito Atesina, vista interna.



Attività Collaterali

Esplorazioni Urbane

Informati

Immagina

Partecipa

Le esplorazioni urbane sono state un esercizio collettivo che ha voluto attrarre l'attenzione su quegli spazi urbani aperti o edificati, spesso non conosciuti, che saranno il punto di partenza per immaginare la Trento del futuro. Un esercizio collettivo di conoscenza e riappropriazione che attraverso il cammino ha aperto il confronto tra immagini passate, presenti e future della città con lo scopo di stimolare la pluralità dei punti di vista e la comprensione della natura dello spazio urbano.

Tre percorsi quindi, per esplorare i margini, gli spazi e gli edifici che si trovano sul tracciato della ferrovia.

Il **primo percorso** ha esplorato l'areale della stazione ferroviaria e i numerosi edifici che si trovano sui suoi bordi e al suo interno. È iniziato dalla Stazione della linea Trento/Malè, ed è proseguito lungo i binari attraversando la Stazione della Ferrovia del Brennero, la chiesa di S. Lorenzo e la Stazione della Autocorriere. Risalendo lungo il cavalcavia e scendendo lungo Corso Buonarroti per poi entrare all'interno dell'areale e visitare per la prima volta gli edifici storici delle Rimesse ferroviarie FS.

Il **secondo percorso** ha esplorato l'ex scalo merci Filzi e la parte nord dell'areale ferroviario cittadino. È iniziato in Via Lavisotto sul retro del Campo di atletica Covi-Postal, ha percorso il lato ovest dello scalo merci arrivando in Piazza Centa alla sede del Corpo dei Vigili del Fuoco per poi entrare all'interno della ex Stazione della linea Trento/Malè e visitare le Officine ferroviarie. L'esplorazione è continuata su Via del Brennero passando all'interno dello Scalo Filzi e si è conclusa all'ex Deposito Atesina.

Il **terzo percorso**, infine, ha esplorato la ferrovia e le aree lungo la parte sud della città. È iniziato in Piazza Leonardo Da Vinci sotto Torre Vanga per raggiungere attraversando strade, parcheggi e sottopassaggi, il Palazzo delle Albere e il MUSE. L'esplorazione è poi continuata lungo il margine est dell'areale ferroviario attraversando gli spazi aperti delle sedi universitarie dell'ex CTE e del Molino Vittoria.



Percorso 1

Areale della stazione

1 La stazione di partenza della linea Trento-Malè (aperta nel 1909 su iniziativa del podestà Oss Mazurana) ha avuto numerose localizzazioni. Per gran parte del '900 il treno partiva da Via Torre Verde costeggiando l'Adigetto, successivamente la partenza è stata posizionata più a nord in prossimità delle attuali Officine di Piazza Centa e nel '95 ha trovato posto nell'attuale edificio di Via Dogana.

2 L'edificio sede della Federazione della Cooperazione Trentina è stato progettato da Luciano Perini nel 1971 e rappresenta uno degli edifici più iconici del Movimento Moderno in Trentino.

3 Il primo fabbricato della stazione viene realizzato dall'amministrazione austriaca nel 1858 assieme ai lavori per la nuova linea ferroviaria. L'edificio viene poi demolito e ricostruito in stile razionalista nel 1934 su progetto dell'architetto Angiolo Mazzoni. L'attuale stazione si inseriva tra i progetti del regime per il rinnovamento di Piazza Dante e può essere considerata come uno dei progetti più importanti del Movimento Razionalista in trentino per la grande qualità degli spazi, in parte compromessi negli anni, e l'estrema cura dei dettagli e dei materiali.

4 Il monastero di S. Lorenzo è stato fondato nel 1146 dai monaci Benedettini, su un'area esterna alla città oltre il Fiume Adige. Nel 1235 i Benedettini si spostarono nel borgo di Piedicastello, lasciano il monastero ai Domenicani. A partire dal '700 divenne prima carcere e poi caserma austriaca per poi essere demolito nel 1933 per realizzare la Casa del Balilla. Di tutto il monastero oggi resta solo la chiesa di S. Lorenzo, uno tra i più importanti monumenti della città.

5 L'attuale stazione delle autocorriere viene progettata da Keller in stile modernista nel 1956, sull'area in cui sorgeva la Casa del Balilla, danneggiata dai bombardamenti della guerra. La Casa del Balilla, progettata in stile razionalista da Segalla nel 1933, si inseriva tra i progetti del regime per il rinnovamento di Piazza Dante, come la Stazione dei Treni del '34, il Grand Hotel del '39, e il primo edificio della funivia per Sardegna del '35, oggi demolito.

6 La Torre è stata costruita nel 1210 lungo l'antica ansa dell'Adige dal principe vescovo Federico Vanga

per controllare l'accesso sul Doss Trento e il traffico fluviale. Dalla torre partiva un ponte in legno che portava al monastero di S. Lorenzo e da là all'abitato di Piedicastello. Per lungo tempo ha ospitato una guarnigione per la riscossione del dazio, per poi essere adibita a prigione nell'800 dall'amministrazione napoleonica. Dal 2020 è sede della storia alpina della Sezione ANA di Trento.

7 L'edificio di servizio visibile oggi lungo i binari è stato realizzato intorno alla fine dell'800 ed è tra i più vecchi fabbricati dell'areale ferroviario.

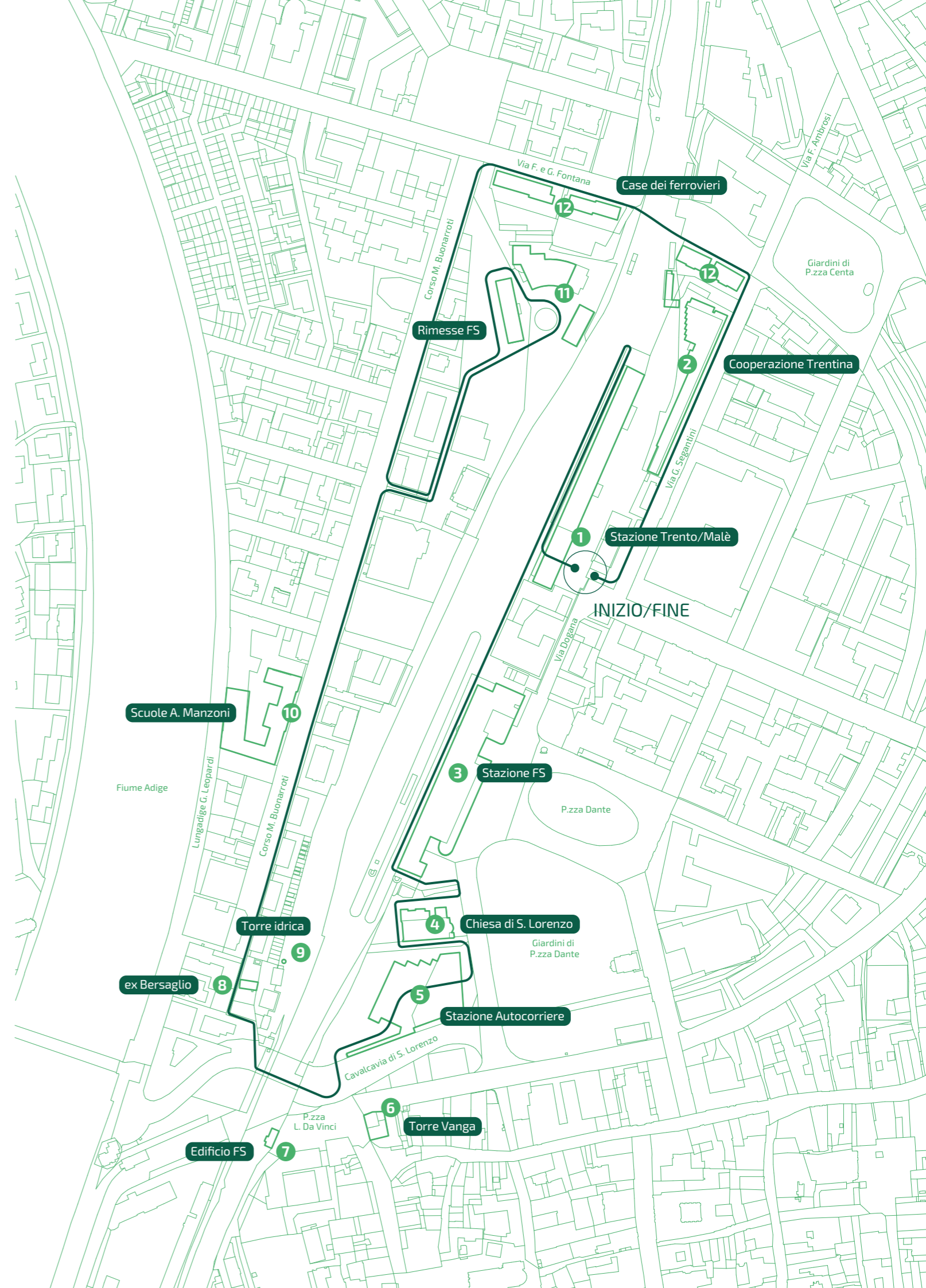
8 L'edificio è stato costruito a metà del '700 dal magistrato consolare della città a ridosso del fiume Adige e poi ceduto alla Società del Bersaglio sotto l'impero asburgico destinandolo a poligono di tiro e successivamente a Lazzaretto. Durante la Prima Guerra Mondiale viene adibito a ricovero per prigionieri e successivamente negli anni '40 in parte demolito per ampliare l'areale ferroviario.

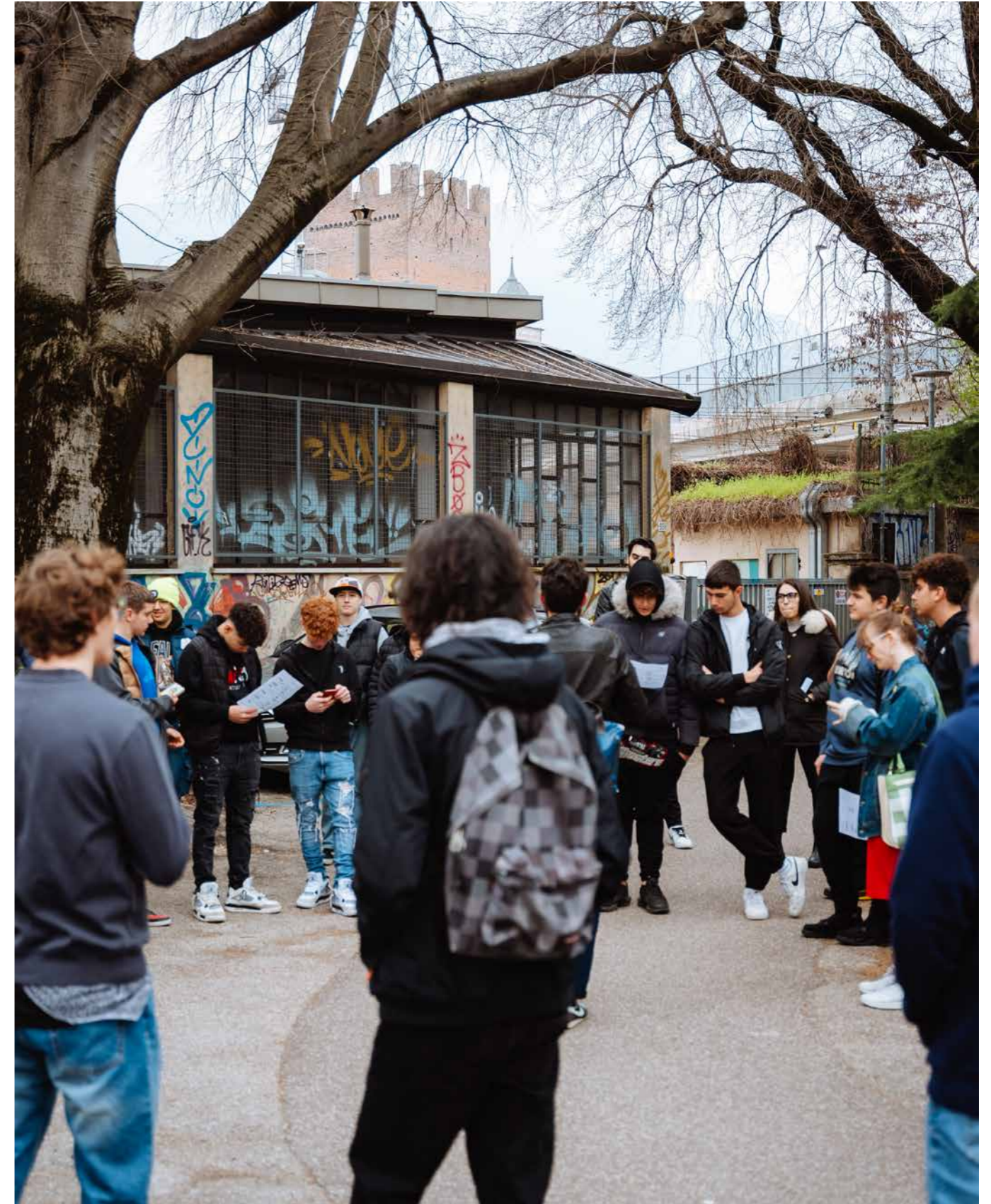
9 La torre veniva utilizzata per lo stoccaggio dell'acqua a servizio dell'areale ferroviario.

10 L'edificio è progettato dall'architetto Marco Martinuzzi (autore anche della "Palazzina Liberty" nei giardini di Piazza Dante) e viene inaugurato nel 1912 come Scuola d'Arti e Mestieri a supporto dell'attività estrattiva e della lavorazione della pietra. Dal 1972 diventa Scuola Media Statale intitolata ad Alessandro Manzoni.

11 Il deposito locomotive di forma semicircolare viene costruito agli inizi del '900 per la ferrovia della Val Sugana, che è inizialmente gestita dal servizio delle Ferrovie imperial-regie austriache. Gli edifici rettangolari ai lati della piattaforma sono invece degli anni '20. Al centro delle rimesse viene realizzata nel 1926 una piattaforma girevole per ruotare le locomotive, movimentata da un motore ad aria compressa.

12 Le prime "case dei ferrovieri" oltre il "tombone" di Via Fontana vengono costruite alla fine dell'800 dall'ufficio tecnico delle Ferrovie austriache per ospitare i lavoratori della linea ferroviaria del Brennero. I due condomini lungo via Fontana sono invece del 1947 e del 1963.





Percorso 2 Scalo Filzi

1 Lo Scalo Filzi viene costruito a partire dagli anni '30 lungo Via del Brennero, in un'area di campagna a nord del centro. Grazie alle prime grandi fabbriche cittadine, come la Michelin o il Mulino Vittoria, era necessario anche a Trento uno scalo merci per il carico e lo scarico dei convogli. Lo scalo Filzi copre una superficie di quasi 7 ettari e rappresentava il principale scalo merci della città fino ai tardi anni '90, quando cominciò la sua graduale dismissione.

2 Il Campo scuola di atletica leggera viene aperto negli anni '70, sull'area delle ex Caserme Battisti costruite negli anni '30 e di cui oggi rimane solo il lungo edificio rilevato dall'INCIS nel 1950 su Corso degli Alpini. Il campo è intitolato a Carlo Covi ed Ezio Postal, insegnanti e storici allenatori trentini. Carlo Covi in particolare aveva scoperto e allenato Bruno Fait, il marciatore che nel '52 arrivò ottavo alle Olimpiadi di Helsinki.

3 Il lungo e sinuoso complesso residenziale grigio e rosso che si affaccia sulla pista di atletica, chiamato popolarmente "Serpentone", è stato costruito da Ito del Favero nel 1972 su progetto di Marcello Armani e Luciano Perini. L'edificio è uno dei progetti più rappresentativi del modernismo trentino.

4 L'edificio, sede del comando del Corpo Permanente dei Vigili del Fuoco è stato realizzato nel 1983 demolendo il precedente edificio del 85° Corpo dei Vigili del Fuoco costruito nel 1941.

5 La stazione di partenza della linea Trento-Malè (aperta nel 1909 su iniziativa del podestà Oss Mazurana) ha avuto numerose localizzazioni. Per gran parte del '900 il treno partiva da Via Torre Verde costeggiando l'Adigetto, successivamente la partenza è stata posizionata più a nord in prossimità delle attuali Officine di Piazza Centa e nel '95 ha trovato posto nell'attuale edificio di Via Dogana. L'ex fabbricato viaggiatori all'angolo di Piazza Centa è stato progettato da Michelangelo Perghem Gelmi nel 1964.

6 Le officine ferroviarie sono state costruite nel 1908 a servizio della linea Trento-Malè ed erano collegate alla stazione di Via Torre Verde con un binario che percorreva l'attuale Via Petrarca. Sono utilizzate per il ricovero e la manutenzione dei treni di Trentino

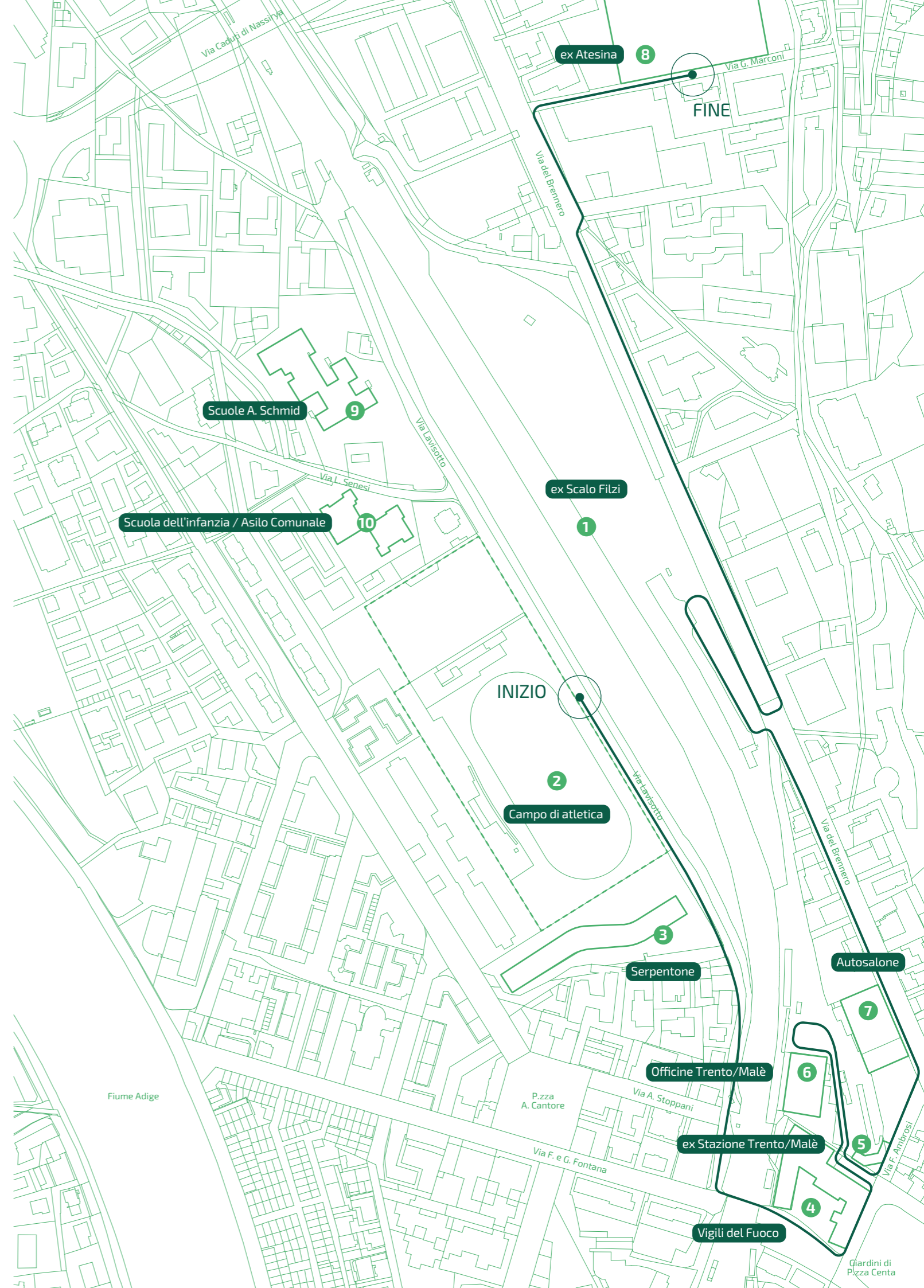
Trasporti in attesa del completamento delle nuove officine a Spini di Gardolo.

7 L'autosalone lungo Via del Brennero è stato costruito per il concessionario FIAT Rangoni nel 1954 su progetto di Carlo Keller. Verso la ferrovia si compone di tre grandi capannoni con struttura a volta nervata in cemento e un edificio verso la strada caratterizzato da lunghe finestre a nastro.

8 L'ex Deposito Atesina di Via Marconi nel quartiere dei Solteri è stato realizzato nel 1955 su progetto di Guido de Unterrichter e costruito con un sistema di travi reticolari prefabbricate fornite dallo stabilimento S.C.A.C di Mori. Si compone di un imponente corpo di fabbrica caratterizzato da cinque sale a volta usate per il deposito e la manutenzione degli autobus della città. L'edificio venne ampliato verso nord nel 1975 con un ulteriore capannone portando la superficie del deposito a quasi 12.000 mq. All'interno erano presenti gli uffici, le officine meccaniche, i depositi di materiale e la mensa aziendale. Dal 2015 l'edificio è stato progressivamente dismesso e chiuso. Nel 2023 il percorso SUPERTRENTO ha permesso di riaprire per usi temporanei le Sale Carrozzeria e Verniciatura presenti nel fabbricato nord.

9 La scuola primaria del quartiere Cristo Re costruita nel 1982 è dedicata ad Aldo Schmid uno dei più importanti pittori trentini d'avanguardia del dopoguerra e fondatore del gruppo artistico "Astrazione Oggettiva". L'edificio viene ampliato nel 2021 per ospitare le classi Montessori della dismessa scuola primaria Bellesini di Via Stoppani.

10 La Scuola dell'infanzia "Piccolo Principe" e l'Asilo Comunale "Orsetto Pandi" sono ospitati all'interno di un edificio del 1978 costruito su un'area che ospitava il primo campo da calcio del rione Cristo Re.





Percorso 3 Areale Sud

1 L'edificio di servizio visibile oggi lungo i binari è stato realizzato intorno alla fine dell'800 ed è tra i più vecchi fabbricati dell'areale ferroviario.

2 La Torre è stata costruita nel 1210 lungo l'antica ansa dell'Adige dal principe vescovo Federico Vanga per controllare l'accesso sul Doss Trento e il traffico fluviale. Dalla torre partiva un ponte in legno che portava al monastero di S. Lorenzo e da là all'abitato di Piedicastello. Per lungo tempo ha ospitato una guarnigione per la riscossione del dazio, per poi essere adibita a prigione nell'800 dall'amministrazione napoleonica.

3 La scuola dell'infanzia è stata fondata da Giovanni Battista Zanella nel 1841 ed è la più antica scuola materna della città. È gestita dall'organizzazione di volontariato omonima e trova posto nel fabbricato ad angolo tra Piazza Da Vinci e Via Gar. Ospita classi Montessori e un piccolo orto didattico.

4 L'area ex SIT, dal nome della società di distribuzione municipalizzata, ha ospitato dalla fine dell'800 fino agli anni '80 l'officina del gas ed il gasometro cittadino. Utilizzato oggi come parcheggio ospiterà la futura stazione delle corriere e del nuovo impianto a fune per il Monte Bondone.

5 La porta, in parte interrata dalla numerose alluvioni, si apriva sulla mura cittadine e conduceva alle aree agricole lungo il Fiume Adige. Dall'ingresso, sormontato da una torre quadrangolare, è visibile una parte dell'antico camminamento di ronda.

6 La Facoltà sorge dal 2012 nell'edificio progettato da Ishimoto sull'area dell'ex Macello comunale costruito a fine '800 e demolito negli anni '70 per realizzare la scuola elementare Verdi. Precedentemente la Facoltà di Lettere era ospitata dal 1984 nell'ex Convento di S. Chiara.

7 Il parcheggio di S. Severino è una superficie di circa 8.000 mq sede fino agli anni '50 dell'impresa edile Scotoni. Negli anni si susseguono vari progetti: auditorium, uffici, stazione per la funivia del Bondone e nel 2005 Biblioteca di Ateneo, su progetto di Mario Botta.

8 Il Campo Sportivo viene inaugurato nel 1922 su

un terreno di proprietà del barone Tito Ciani Bassetti per ospitare la squadra di calcio della città. Attorno al campo si sviluppava la pista di atletica, mentre per il pubblico era stata costruita una tribuna in legno in stile liberty sul lato sud. Nel 1951 le tribune originali vengono demolite e ricostruite in cemento e nel 2018 vengono intitolate a Giorgio Grigolli e a Ito Del Favero.

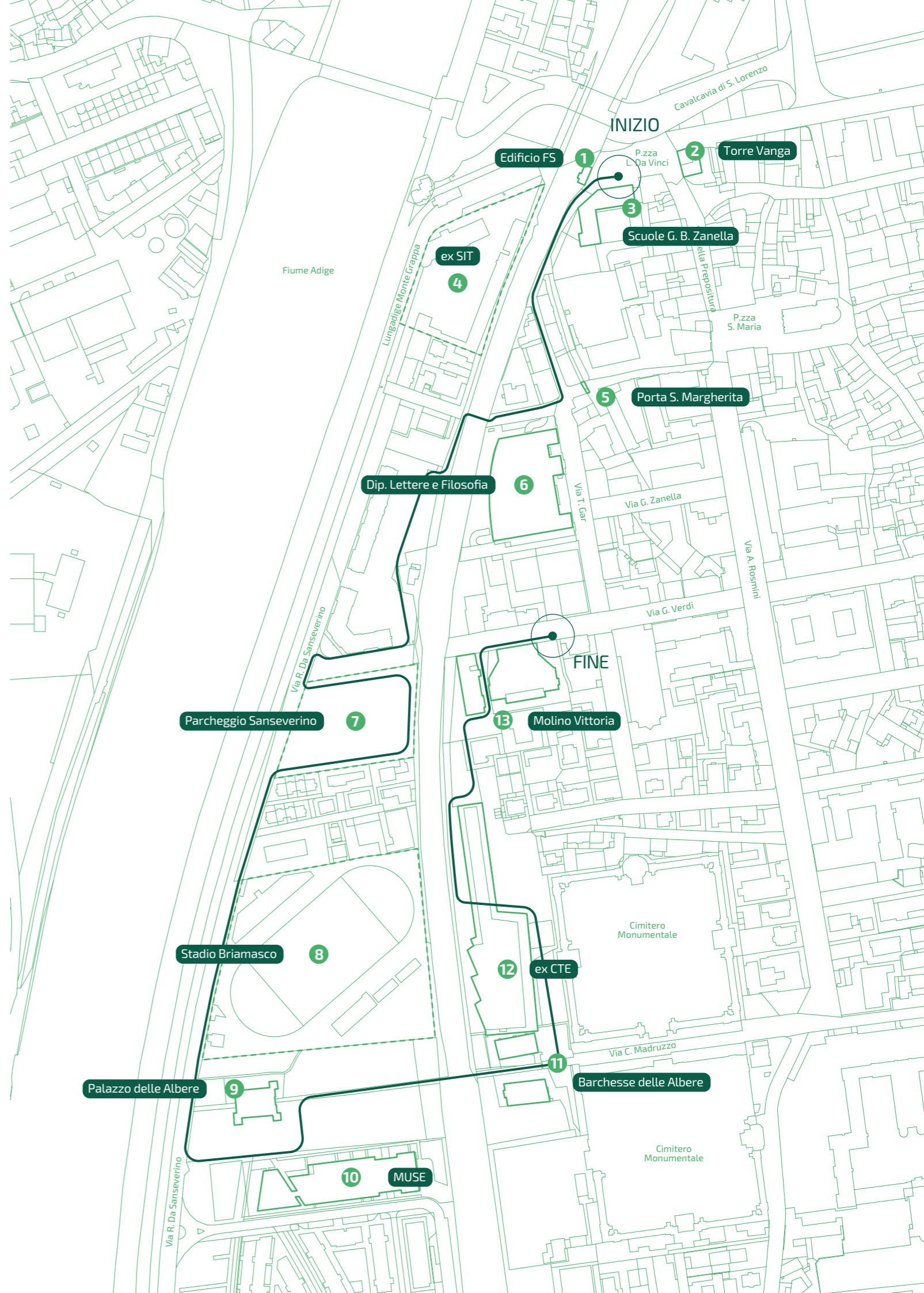
9 Residenza vescovile dei Madruzzo, il palazzo viene realizzato alla fine del '400 e subisce imponenti lavori di ristrutturazione in occasione dell'apertura del Concilio di Trento nel 1545. Nel 1552 viene aggiunta sul lato est la caratteristica loggia "a serliana" attribuita ad Andrea Palladio. Nel corso del '700 il Palazzo diviene sede delle Orsoline per poi essere saccheggiato durante le campagne militari napoleoniche ed essere adattato a prigione e a ospedale militare. Nel 1806 il governo bavarese mette all'asta il palazzo e destina a cimitero una parte del parco, la successiva realizzazione della ferrovia nel 1859 interrompe l'asse monumentale di ingresso. Il Palazzo, restaurato una prima volta nel 1971, è oggi una sede distaccata del MUSE.

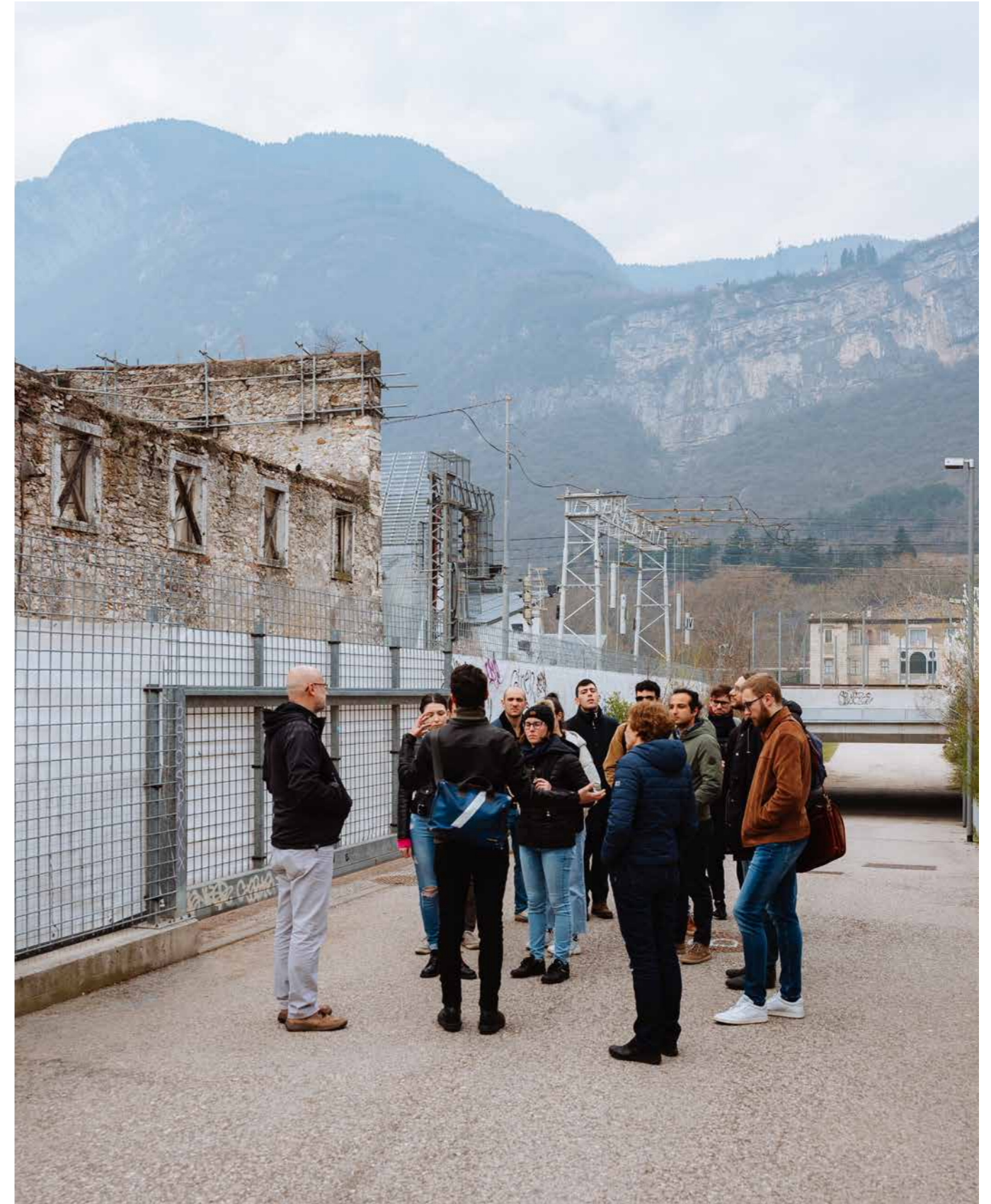
10 Il Museo delle Scienze sorge nel quartiere delle Albere, progettato da Renzo Piano sull'area dell'ex stabilimento industriale dismesso della Michelin.

11 Le due Barchesse venivano utilizzate come magazzini per derrate e masserizie a servizio del Palazzo delle Albere ed erano poste sull'asse monumentale di ingresso che scendeva dai "Tre Portoni" di Via S. Croce. Anticamente in prossimità della Barchessa nord esisteva una roggia che azionava alcuni mulini e alimentava il fossato del Palazzo. Nel 2023 è in corso la progettazione del restauro della Barchessa sud.

12 L'edificio a padiglioni dell'ex Centro Trentino Esposizioni (CTE) è stato costruito su progetto di Renato Marchi tra il 1954 e il 1956 per la Centrale Ortofrutticola cittadina. Oggi ospita il Polo delle Professioni Sanitarie dell'Università di Trento

13 Il Molino Vittoria è stato un importante opificio della città, tra i primi edifici produttivi realizzati lungo la ferrovia, realizzato nel 1911 su progetto di Tommaso Stolcis. Nel 1922 venne aggiunta la caratteristica torre che serviva come serbatoio. Il Mulino è stato restaurato nel 2002 per ospitare gli uffici dell'Università.





Laboratori per le scuole

Informati

Immagina

Partecipa

Pensare alla città del futuro e riflettere su trasformazioni urbane che avranno luogo in un orizzonte temporale ampio, ha imposto al percorso lo sviluppo di un linguaggio e una modalità comunicativa che potessero attrarre l'attenzione dei giovani e delle giovani. La pagina Instagram @super_trento così come l'immagine coordinata e il linguaggio utilizzato per i video sono stati pensati proprio con l'intento di coinvolgere persone under 40.

Oltre a questo canale, durante il percorso sono stati realizzati incontri nelle scuole secondarie di secondo grado della città ed esplorazioni urbane speciali con studenti e studentesse.

Con l'obiettivo di favorire la discussione sui temi che riguardano la città anche oltre il termine del percorso, sono stati sviluppati tre supporti didattici rivolti agli insegnanti. Si tratta di schede di attività da svolgere con gruppi di studenti e studentesse delle scuole secondarie di primo o secondo grado per migliorare la capacità di leggere una città, coglierne gli aspetti particolari, riflettere sulle trasformazioni in atto.

Scheda 1

Super Vernissage

Super_Vernissage è un laboratorio che permette lo sviluppo del pensiero critico, della creatività e della capacità di osservare. È utile per comprendere le specificità di un quartiere e il punto di vista degli altri.

⚠ È consigliato scegliere una delle tre zone (nord – centro – sud) per l'esplorazione in quanto l'intero areale risulterebbe troppo grande.

😊 **Età**
8 – 99

🕒 **Articolazione**
1 incontro di 2 ore + 1 incontro di 3 ore

🛒 **Materiale necessario**
Smartphone + Post-it + Un grande tavolo

🗺 **Istruzioni**
Organizza una breve esplorazione in una delle zone dell'areale ferroviario, utilizzando la mappa come materiale di supporto per la definizione dei confini dell'area da esplorare. I e le partecipanti, da soli o in coppia, passeggiano per la zona scelta con lo smartphone o con una macchina fotografica. L'obiettivo di ognuno è quello di realizzare da un minimo di 2 a un massimo di 5 immagini che ritraggono i luoghi dove vive, studia, passa il tempo libero o, in alternativa, i luoghi che conosce, di cui ha sentito parlare,...

Al termine della passeggiata i e le partecipanti inviano le fotografie realizzate al docente.

Il o la docente stampano tutte le foto prima del secondo incontro.
Il secondo incontro prende avvio attorno a un grande tavolo su cui si trovano in mostra tutte le foto della passeggiata. Ogni partecipante, dopo aver guardato attentamente ogni foto, ne sceglie una, che può essere la sua (ossia quella realizzata da lui/lei) o l'immagine scattata da qualcun altro/a. Quando tutti e tutte hanno scelto l'immagine, a ognuno/a viene dato un post-it dove rispondere alla domanda «perché ho scelto questa immagine?». Dopo aver scritto il post-it, la risposta viene illustrata da ognuno/a al gruppo. La spiegazione del motivo della scelta viene seguita da un dibattito aperto a tutto il gruppo e facilitato dal/dalla docente con domande circa: obiettivo, intenzione e estetica, l'inquadratura, ma anche: «cosa/chi è stato fotografato?», «Cosa/chi è raffigurato?», «Cos'altro possiamo vedere?», «Cosa vi porta a dire questo nell'immagine?»

Dopo questo primo giro di tavolo, il gruppo seleziona le immagini che risultano più significative e costruisce un set composto da immagini e didascalie che illustrano le immagini.

Il set può poi essere utilizzato per una mostra.

☆ **Tips**
Puoi usare macchine fotografiche usa e getta o polaroid anziché gli smartphone!
Organizza il laboratorio in più classi e poi allestisci una mostra all'ex Atesina!

Scheda 2

Se Supertrento fosse una persona*

Se Supertrento fosse una persona* è un laboratorio che permette lo sviluppo della capacità di osservare le cose da punti di vista differenti. È utile per comprendere e dare voce alle impressioni ed emozioni verso i luoghi della città.

😊 **Età**
6 – 99

🕒 **Articolazione**
2 incontri di 2 ore

🛒 **Materiale necessario**
Lavagna + Pennarelli/penne/colla/giornali

🗺 **Istruzioni**
I e le partecipanti, utilizzando la mappa come materiale di supporto per la definizione dei confini dell'area, sono invitati a riflettere su una delle zone dell'areale ferroviario: quartieri, parchi, edifici, monumenti, ... Il/la docente inizia a porre domande quali (ad esempio ma l'elenco può essere arricchito):

- Se l'area in oggetto fosse una persona, chi sarebbe?
- Come immaginate che sia questa persona?
- È un uomo o una donna, o senza genere?
- È giovane o anziana?
- Quali sono i colori dominanti?
- Ci sono odori o suoni?
- In quale momento della giornata o dell'anno vedete quella persona?
- Qual è il passato e quale sarà il futuro di quella persona?
- Avete contatti con quella persona?
- Se questa persona parlasse, che cosa direbbe?
- Se quella persona avesse una borsa, cosa conterrebbe?

I e le partecipanti non rispondono immediatamente a queste domande ma innanzitutto riflettono. Il/la docente, dopo un primo round, pone di nuovo le stesse domande, una alla volta e i e le partecipanti sono invitati a rispondere a ogni domanda. Tutte le risposte vengono riportate su una lavagna. Al termine, quando tutte le risposte sono state raccolte, i e le partecipanti vengono divisi in piccoli gruppi di 3 con l'obiettivo di creare la loro persona-città. La persona-città può essere creata in diversi modi: con disegni o collage ma anche scrivendo una storia per raccontarla.

☆ **Tips**
Puoi decidere di far realizzare un breve video della città-persona o anche una "scenetta" in cui si presenta! Organizza il laboratorio con diverse tecniche (collage, disegni, video) e poi metti tutto in mostra all'Ex Atesina!

* Il laboratorio trae ispirazione dai workshop e dai libri di Marija Biljan

Scheda 3

Super Incontri

Super_incontri è un laboratorio che invita a scoprire una delle tre zone dell'areale (nord – centro – sud) in piccoli gruppi. Permette lo sviluppo della capacità di raccogliere dati ed elaborarli in una narrazione. È utile per sviluppare la creatività e la capacità di lavorare in gruppo.

- 😊 **Età**
12 – 99
- 🕒 **Articolazione**
1 incontro di 2 ore + 1 incontro di 3 ore
- 🛒 **Materiale necessario**
Block notes per appunti
- 👉 **Istruzioni**
I e le partecipanti sono divisi in gruppi di 3 e invitati a esplorare una delle tre zone dell'areale con l'obiettivo di:
 - realizzare uno scarabocchio di un animale, una pianta un oggetto incontrati
 - raccogliere qualche parola sentita
 - descrivere un odore percepito
 - scegliere tre parole tra quelle individuate su cartelli, insegne, pubblicità
 - scegliere una texture che gli è piaciuta
 - trovare il nome di una persona che vive nella zona
 - scegliere il titolo di un fumetto e il nome di un'attivista femminista.Ogni gruppo, al rientro dall'esplorazione, riceve il titolo di un articolo di un quotidiano locale. Questo titolo diventerà il titolo del racconto a cui si darà forma, a partire da quello e da tutto il materiale raccolto. Il risultato sarà quindi una breve storia elaborata da ogni gruppo di partecipanti.
- ☆ **Tips**
Puoi far realizzare un fumetto o una *graphic novel* anziché un racconto scritto.
Puoi raccogliere tutti i racconti/fumetti in un unico piccolo volume, stamparlo e distribuirlo ai partecipanti come ricordo dell'esplorazione.

➤ Aree della stazione di Trento. Vista della piattaforma girevole e della Stazione Trento/Malè.



World Café

Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale

Durante i primi mesi del 2023, SUPERTRENTO ha collaborato con il Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale dell'Università di Trento. Grazie all'impegno del prof. Marco Brunazzo, gli studenti e le studentesse del corso "Processi partecipativi di governance" hanno potuto utilizzare i temi del percorso partecipato sul futuro dell'areale.

Il corso, realizzato tra febbraio e maggio, ha visto una prima parte dedicata all'inquadramento teorico sulla democrazia e sui processi democratici cui è poi seguita la parte laboratoriale sul percorso. Gli studenti sono stati coinvolti dapprima in due delle esplorazioni urbane lungo i percorsi proposti da SUPERTRENTO e, successivamente, hanno avuto modo di organizzare e sperimentare un incontro nella forma del *world café*, dedicato alla comunità universitaria, con lo scopo di far partecipare le persone e raccogliere idee.

Informati

Immagina

Partecipa



Super Sondaggio

Il *Super Sondaggio* è stato un modo per conoscere la comunità di SUPERTRENTO e il suo modo di vivere la città e gli spazi pubblici.

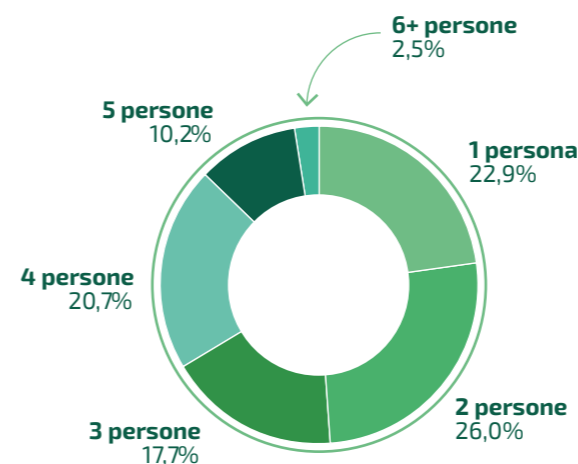
Le discussioni, le idee, i temi e i vincoli emersi durante gli incontri di preparazione, le isole tematiche e i laboratori incrementali sono il cuore delle linee guida, ma il racconto del percorso passa anche attraverso la restituzione dei risultati raccolti attraverso questo canale di partecipazione.

Il *Super Sondaggio* è stato pubblicato sulla pagina Instagram del percorso per sette giorni ed è stato realizzato in forma totalmente anonima, con l'obiettivo di coinvolgere le persone e proporre spunti di riflessione sulle nostre abitudini.

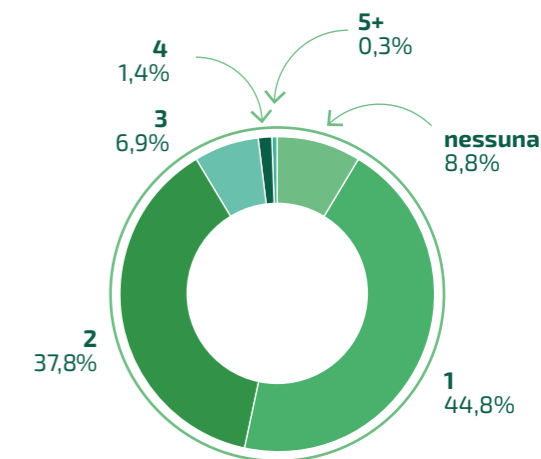
Il *Super Sondaggio* non ha quindi alcuna validità statistica e non è stato somministrato ad alcun campione, le 26 domande a cui 364 persone hanno risposto sono tuttavia importanti perché raccontano qualcosa del modo di vivere e di vedere la città, oltre che di partecipare. Sono riportate di seguito in forma aggregata con grafici pensati per facilitarne la lettura.

1 Mobilità

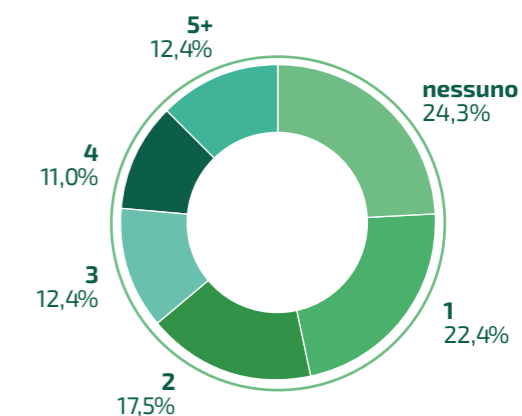
Da quante persone è composto il tuo nucleo familiare?



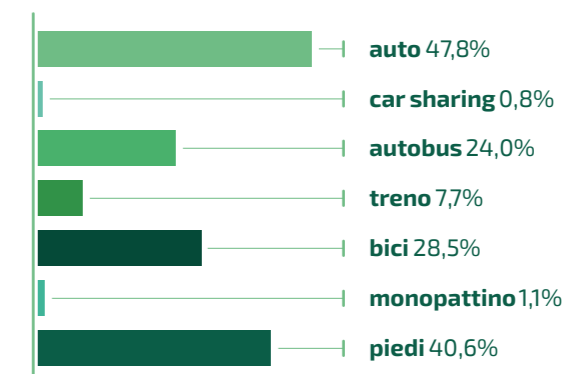
Quante automobili ci sono nel tuo nucleo familiare?



Quanti monopattini/bici/e-bike ci sono nel tuo nucleo familiare?



Nella quotidianità quali mezzi utilizzi più frequentemente?



Informati

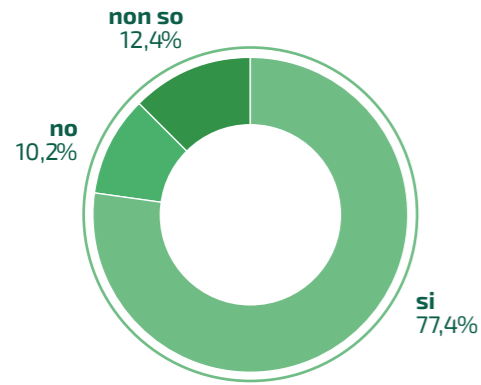
Immagina

Partecipa

Partecipa

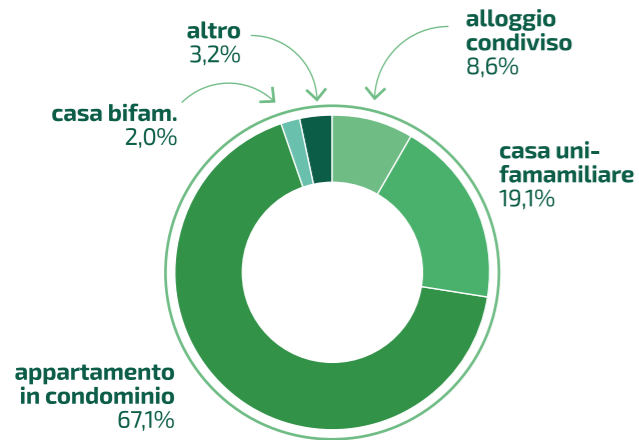
Attività Collaterali

Per i tuoi spostamenti quotidiani rinunceresti all'auto se vi fosse un'alternativa con mezzi pubblici efficiente o un corridoio ciclabile?

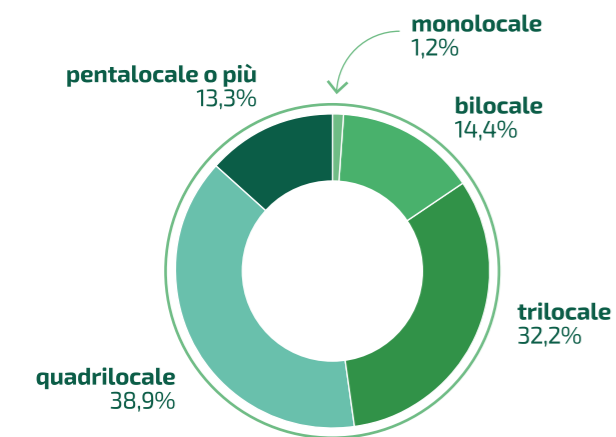


2 Casa

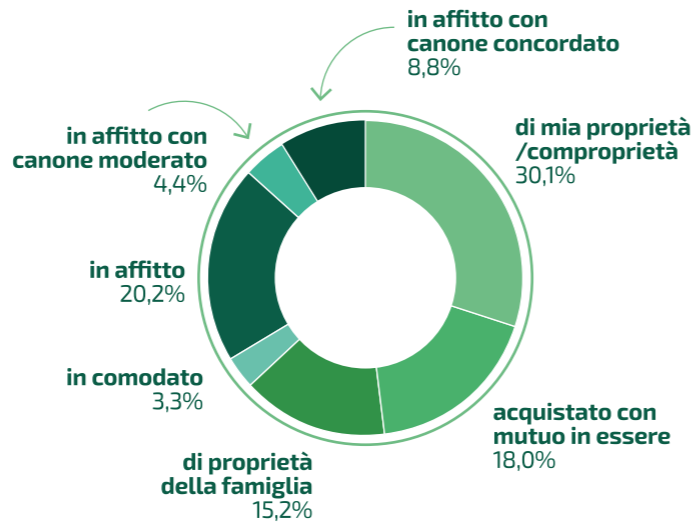
In che tipo di alloggio vivi?



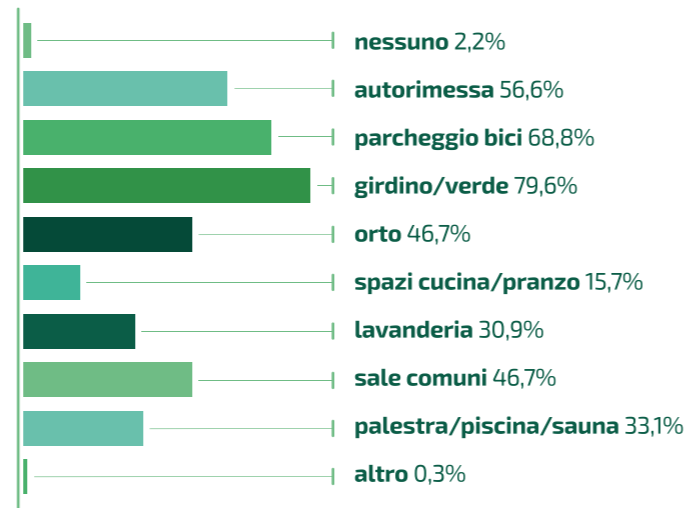
Da quanti locali (esclusi i bagni) è composto l'alloggio in cui vivi?



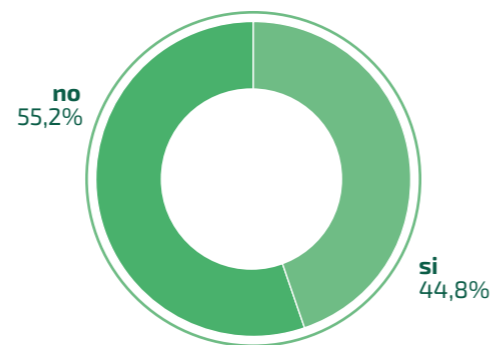
L'alloggio in cui vivi è?



Quali servizi pensi sarebbero utili in un alloggio collettivo?

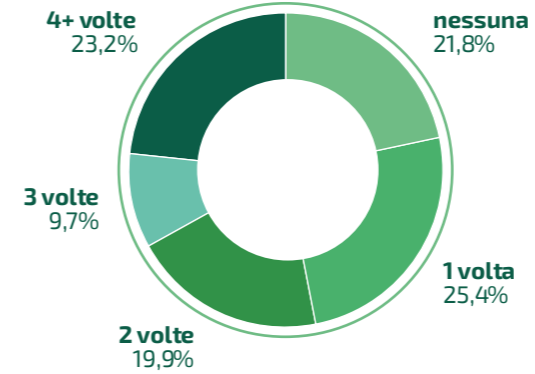


Per avere alcuni di questi servizi saresti dispost* a rinunciare a parte della superficie del tuo alloggio?

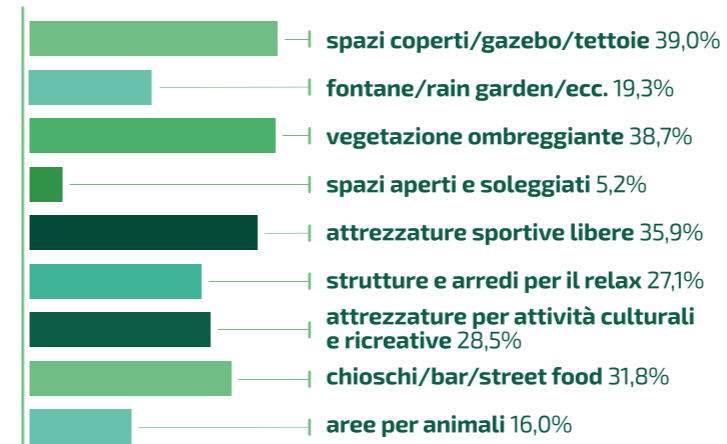


3 Spazi Pubblici

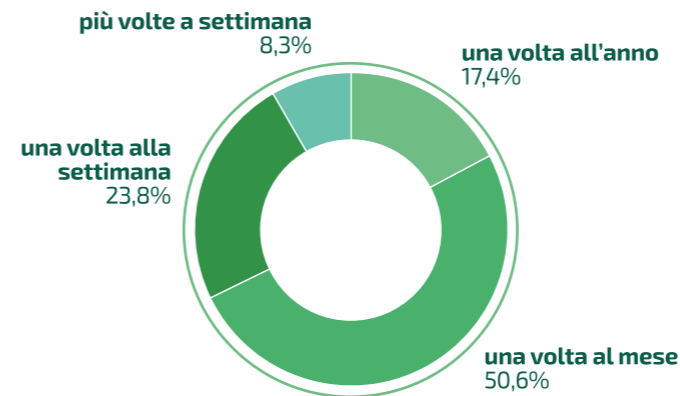
Quante volte a settimana ti rechi in un parco/giardino pubblico della città?



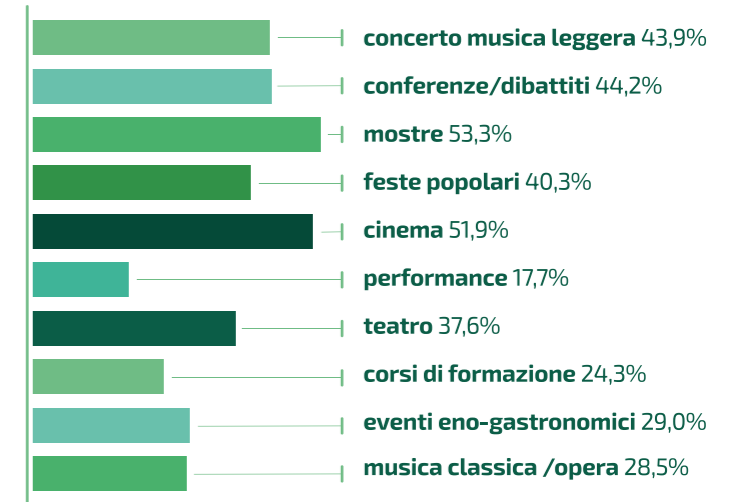
C'è qualcosa che aggiungerei negli spazi pubblici verdi del tuo quartiere?



Con quale frequenza partecipi a un evento culturale?



Quali tipi di eventi culturali ti piace frequentare maggiormente?




Laboratori Incrementali

Laboratori Incrementali

Laboratorio 1

28 ottobre 2023
Ex Atesina / Sala Carrozzeria

 I testi dei capitoli che seguono sono scritti grazie agli appunti e alla documentazione audio/video registrata durante i tavoli tematici e le restituzioni plenarie.

Informati

Immagina

Partecipa

Il primo laboratorio incrementale si è strutturato come una **riflessione collettiva sull'area dell'interramento** articolata attraverso **tre tematiche distinte**, individuate come elementi fondativi del nuovo scenario in costruzione. La scelta degli argomenti di dibattito è stata largamente condivisa dai partecipanti ai tavoli, che hanno riconosciuto la **coerenza con i principi espressi e discussi nei precedenti incontri tematici**. Questa condivisione ha permesso ai gruppi di lavoro di rispondere ai quesiti proposti con cognizione di causa, e di manifestare la volontà e la capacità di **porre in correlazione le diverse tematiche** in ogni tavolo di discussione.

Gli argomenti su cui si sono sviluppati i tre dibattiti paralleli sono stati così definiti:

- 1 il corridoio di mobilità al di sopra del tratto di interramento;
- 2 lo spazio pubblico generato dall'interramento dell'area ferroviaria;
- 3 il nodo intermodale della nuova stazione interrata

Le posizioni espresse da ogni tavolo sono state confrontate pubblicamente a fine sessione, risultando coerentemente sovrapponibili per intenti, criteri di riflessione e scelte di carattere generale, ponendo le basi per sviluppare le successive riflessioni riguardanti i singoli ambiti di riferimento.

Tavolo 1 Confronto sul corridoio di mobilità

La discussione si è concentrata sull'opportunità di utilizzare l'area dell'interramento come un grande corridoio di mobilità incastonato longitudinalmente nella città consolidata, affinché possa diventare un elemento funzionale che asseconi lo sviluppo in essere della città stessa migliorandone le condizioni di fruibilità future. Il confronto dialettico riguardante l'intera estensione urbana di fondovalle ha portato a considerare il trasporto pubblico come l'elemento fondamentale di tutto l'assetto del futuro corridoio, auspicando la costruzione di una rete tranviaria. Tale corridoio di mobilità pubblica, che oltre al trasporto di massa si compone anche della dorsale ciclopedonale della futura rete di mobilità dolce della città, rinnova quindi il concetto del boulevard immaginato a inizio XXI secolo attraverso la veste contemporanea di una città che si sviluppa attraverso i principi di sostenibilità ecologica. Da tali presupposti scaturiscono quindi le seguenti considerazioni.

✦ Il nuovo sistema della mobilità consente sia l'**aggiramento del centro storico per collegare la città tra nord e sud in sede propria**, sia l'interconnessione tra i vari sistemi di trasporto: Trento/Malé, Stazione FS, Stazione autocorriere, Funivia Monte Bondone.

✦ È necessario prevedere un **sistema di mobilità pubblica di alta qualità come il Tram** per aumentare l'attrattività del trasporto pubblico. **Si esclude l'uso di un sistema veicolare su strada (BRT)** che riproduce la frattura est-ovest dei binari, ma anche la tipologia attuale di trasporto poco attrattiva. **La tecnologia che si propone deve differenziarsi qualitativamente da quella attuale** evolvendosi in termini di attrattività, comfort, capacità di carico, velocità, rispetto degli orari, tracciato.

✦ L'areale dovrà essere un **luogo non solo di passaggio ma anche di sosta**, dedicato alla socialità, attrattivo e caratterizzato dal verde (cambiamenti climatici, gestione delle acque, isole di calore)

Tavolo 2 Confronto su spazio pubblico e connessioni

✦ **Va prevista la definizione del cosiddetto "mezzanino"**, ovvero il piano intermedio compreso tra la quota della ferrovia interrata e la quota esterna.

✦ Deve essere garantita la **massima permeabilità per la mobilità dolce** in direzione nord-sud, ma anche in direzione est-ovest.

✦ **L'integrazione tra nuove funzioni e sistemi di mobilità** dovrà essere attentamente progettata per garantire la **massima sicurezza** (in particolare per bambini e bambine) e l'**esclusione di qualsiasi barriera architettonica**.

✦ **Abbandono dell'idea di boulevard di scorrimento stradale** sull'areale ferroviario proposto dal PRG 2001.

La discussione ha riguardato la natura dello spazio che sostituirà la superficie attualmente occupata dai binari, ponendosi l'obiettivo di definire le principali caratteristiche di un'area apparentemente molto eterogenea, in cui le sue dimensioni e le relazioni con i suoi margini mutano sensibilmente a seconda del contesto in cui si sviluppa. Il confronto dialettico ha fatto emergere l'auspicio di costruire nel cuore della città uno spazio che possa esprimere in ogni sua parte la duplice natura di ambito urbano di qualità e di spazio di riferimento per i diversi quartieri attraversati, capace di riconnettere e creare relazioni tra aree attualmente distanti e colmando le carenze delle aree attraversate che attualmente risultano più fragili.

Da tali presupposti scaturiscono quindi le seguenti considerazioni.

✦ L'areale è attualmente **percepito come una barriera fisica**, in passato era vista anche come **elemento che creava una frattura socio-economica**. Il ripensamento di questo spazio è visto come un'**occasione di democratizzazione dello spazio urbano**. È necessario porre attenzione al possibile impatto speculativo che l'interramento può generare evitando fenomeni di espulsione di fasce di popolazione.

✦ **Rendere i due lati est-ovest molto permeabili**, costruendo **collegamenti tra i quartieri e superando la logica nord-sud**. Vanno previste **nuove centralità all'interno di un "corridoio ecologico"** caratterizzato dalla presenza di spazi verdi (non troppo disegnati, in cui "stare"), delle rogge, da una "autostrada" ciclabile (con numerose diramazioni), da nuovi elementi edilizi che rafforzino le connessioni.

✦ Sviluppare una **rete tra gli spazi pubblici esistenti dei vari quartieri**, attraverso nuovi **collegamenti pedonali di elevata qualità** urbana e configurati come **corridoi verdi attrezzati** (incentivando la biodiversità) e collegando e ampliando parchi e piazze.

✦ Portare la **qualità dello spazio pubblico** e delle

↳ Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Laboratorio incrementale.



Tavolo 3

Confronto su stazione dei treni e intermodalità

funzioni tipiche del centro **anche verso nord e in particolare verso lo Scalo Filzi** che potrebbe implementare la funzione sportiva all'interno di una grande area verde.

✦ Aumentare la **dotazione di orti urbani al servizio delle case e delle scuole** con strutture comuni per attrezzature e biciclette. Progettare il **sistema delle acque** attraverso *rain-garden*, *water square*, fitodepurazione, accumulo idrico per irrigazione, riapertura delle rogge.

✦ **Abbandono della previsione di viabilità veicolare nord-sud prevista nel Piano Busquets** sull'areale ferroviario. Evitare la realizzazione di nuove strade mantenendo l'areale come **grande spazio "protetto" intercluso alle auto**.

✦ **Evitare che il miglioramento di alcune zone causi il peggioramento di altre** in particolare in termini di spostamento del traffico da una zona a un'altra con la conseguente congestione di zone attualmente vivibili.

✦ **Evitare di creare non-luoghi monofunzionali** mediante la creazione di spazi che possano **adattarsi a necessità mutevoli nel tempo**. Necessità di superare lo *zoning* rigido anche ai fini del presidio del territorio.

✦ L'areale potrà essere occasione per **sopperire alla mancanza di alcune funzioni sia a servizio della città che dei quartieri** come mercato coperto (aperto tutti i giorni), aree residenziali intergenerazionali e/o inclusive, edifici multifunzionali/ibridi, aree lettura aperte.

Il confronto al tavolo ha riguardato in esordio il complesso della stazione, che oltre a essere il futuro e principale nodo intermodale del territorio diverrà un luogo fondamentale per la Trento del futuro, tornando a essere la principale porta d'accesso alla città. Attualmente l'area della stazione è vista come una grande cesura tra aree molto popolate e dal carattere differente. Tale condizione inevitabilmente genera marginalità là dove vi dovrebbe essere invece una chiara centralità, creando un vuoto urbano che stride con la vivacità delle aree vicine e allontana gli abitanti dalla sua frequentazione. Da tali presupposti scaturiscono quindi le seguenti considerazioni.

✦ Attualmente **la stazione è un edificio "isolato"** percepito come **poco sicuro** e **limitato dalla monofunzionalità**. Questo vuoto è visto come una **potenzialità per l'introduzione di nuovi servizi e per lo sviluppo di nuove funzioni**, con l'obiettivo di rendere la stazione un **luogo di passaggio e interesse per residenti e turisti**, trasformandolo nella "Nuova Porta della città".

✦ La stazione può essere lo spazio per lo **sviluppo di luoghi per la socialità**, diventando un'area con una **forte caratterizzazione universitaria**, punto di riferimento del "campus diffuso" cittadino.

✦ Gli spazi ricavati nel livello mezzanino possono essere utilizzati per **spazi commerciali o servizi per la stazione**, nell'idea che si sviluppi un **utilizzo continuativo della stazione nelle 24 ore**.

✦ L'ambito della stazione ferroviaria deve diventare un **corridoio di mobilità pubblica**, con **collegamenti nord-sud** abbinata ad una **spiccata permeabilità est-ovest** che possa contribuire a collegare le due sponde di città. La **pensilina storica caratterizza lo spazio in superficie** e suggerisce la possibilità di **sviluppare un nodo intermodale su più livelli** integrando le fermate di tram, autobus e autocorriere.

✦ Le aree circostanti la stazione sembrano protese verso le attività più varie, dal **turismo agli spazi**

autogestiti, dagli **spazi multiuso e ibridi** agli **spazi espositivi**, dagli spazi destinati ad **attività sociali e culturali** fino a quelli destinati alle **attività sportive**, in modo da garantire una vivacità costante nelle varie ore del giorno e della notte.

✦ L'area della stazione può diventare il **centro di un nuovo quartiere**, collegando la zona direzionale a est e l'area residenziale tra Corso Buonarroti e l'Adige a ovest. Con la rimozione dei binari l'area potrà **riscoprire numerosi spazi attualmente sottoutilizzati**.


✦ Per comprendere il potenziale di questi spazi appare importante **introdurre la sperimentazione di usi temporanei** degli stessi, anche utilizzando le lunghe tempistiche di cantiere per testare le capacità di trasformazione della città e dei suoi abitanti.

✦ Il nuovo quartiere che si estenderà da piazza Dante alla sponda sinistra del fiume Adige potrà diventare un luogo nuovo per la società di Trento, proponendosi come il **punto di incontro tra universitari e i residenti**, permettendo al centro storico di liberarsi dal peso di dover essere lo "spazio di aggregazione" universale per la città.

Laboratori Incrementali

Laboratorio 2

4 novembre 2023
Ex Atesina / Sala Carrozzeria

 I testi dei capitoli che seguono sono scritti grazie agli appunti e alla documentazione audio/video registrata durante i tavoli tematici e le restituzioni plenarie.

Informati

Immagina

Partecipa

Il secondo laboratorio incrementale si è articolato attorno all'applicazione dei principi evidenziati nell'incontro precedente sui singoli ambiti che compongono la totalità dell'areale. Per agevolare la discussione e la discesa nel dettaglio l'area complessiva è stata suddivisa in tre sezioni, alle quali hanno fatto seguito i rispettivi tavoli di lavoro:

- 1 l'ambito sud, che va dal Palazzo delle Albere al cavalcavia di S.Lorenzo;
- 2 l'ambito centro, che comprende l'area della stazione e si chiude su via F.lli Fontana;
- 3 l'ambito nord, che si estende alla totalità dello scalo Filzi.

I dibattiti attorno ai tre tavoli hanno portato all'evidenziazione dei caratteri peculiari di ognuno degli ambiti di riferimento, marcando attraverso proposte di rigenerazione, salvaguardia o recupero ogni singolo elemento riconosciuto come meritevole.

Tavolo 1 Confronto Ambito Nord

Il confronto al tavolo ha esteso a tutto l'ambito di riferimento il ragionamento sviluppato in precedenza sui temi di mobilità e di configurazione dello spazio pubblico. La discussione ha riguardato principalmente le potenzialità dell'area recuperata allo Scalo Filzi in relazione alle necessità presenti nei quartieri attigui di Cristo Re e dei Solteri, che trarrebbero notevole beneficio dalla costruzione di uno spazio dedicato alla socialità di quartiere. Particolare attenzione ha suscitato il tema della riconfigurazione della rete viaria, nel quale si è fortemente auspicata la riduzione del flusso di traffico attorno all'area osteggiando la costruzione di qualsiasi nuova arteria di collegamento tra i due lati della città. Da tali presupposti scaturiscono quindi le seguenti considerazioni.

✦ L'interramento deve **favorire la mobilità dolce e il trasporto pubblico evitando di offrire nuove opportunità al traffico veicolare privato**, in particolare si decide di **evitare il prolungamento della strada che attraversa la zona scolastica di Cristo Re**, secondo i principi già decisi per cui **le nuove previsioni non devono arrecare danno a quanto già esiste** e per cui va mantenuto l'areale come **grande spazio "protetto" intercluso alle auto**.

✦ Le **connessioni est-ovest vanno risolte con altri mezzi** e va incentivata la **capacità della linea di tram di creare un collegamento rapido e attrattivo**, anche sviluppando **le fermate come luoghi con spazi di servizio per la collettività** che intercettino i tracciati delle connessioni ciclo-pedonali.

✦ Va riqualificata la zona (oggi molto sacrificata) con **nuovi spazi soprattutto verdi per mitigare il problema delle isole di calore** che in questa area è molto sofferto anche per le grandi superfici asfaltate.

✦ Si ribadisce la proposta di **realizzare un'ampia porzione di orti urbani**, sempre più ricercati da anziani, dai circoli, dalle scuole, dagli universitari, ecc... come **strumento per favorire la socialità ed elemento di ricucitura** di questa parte della città.

✦ **Va previsto un parco** nelle vicinanze delle scuole, prevedendo una **zona giochi coperta** utile sia d'inverno che d'estate e **attrezzature per le persone anziane** (percorsi salute), uno **spazio per il mercato** ma anche **aree per lo spettacolo all'aperto, luoghi di aggregazione coperti, spazi per la lettura** all'aperto collegati a una biblioteca.

✦ Va previsto nel parco un **bio-lago per la raccolta delle acque** in caso di eventi intensi che funga anche da **bacino idrico di stoccaggio e irrigazione di**

orti e parco e una riqualificazione e **rinaturalizzazione delle rogge oggi intubate**.

✦ I **percorsi ciclabili e pedonali** devono essere **ombreggiati**, **Via del Brennero** va progettata come **viale alberato**.

✦ Va prevista un'**espansione delle strutture sportive a integrazione di quelle esistenti, ma con caratteristiche meno strutturate** (non chiuse e recintate) e quindi più **aperte alla fruizione** e il più possibile **permeabili e accessibili nelle varie ore del giorno** da tutte le persone.

✦ **Vanno dosate nuove volumetrie** sia per dare **sostenibilità economica** e garanzia di successo, sia per **scongiurare processi di gentrificazione** che questi progetti potrebbero innescare. Le nuove edificazioni dovranno **seguire determinate regole che garantiscano facile accesso alla residenza**, prevedendo **quote di residenza popolare, housing sociale, co-housing**. La realizzazione di nuove edificazioni è inoltre funzionale a **dare identità ai luoghi** e a **favorire la sicurezza e il presidio sociale**.

✦ Va **evitata la costruzione di nuove barriere edilizie** (come accade in Corso degli Alpini) ribadendo la **necessità di permeabilità e di connessione** tra le parti di città. Vanno previsti **a piano terra spazi adeguati per la dotazione di servizi** collettivi per la residenza e servizi di comunità, spazi pubblici, spazi culturali e commerciali, spazi di co-working e condivisione.

✦ Va considerata la **possibilità di uno sviluppo in altezza per risparmiare suolo** a favore del parco.

✦ Il **riutilizzo degli edifici esistenti** (Vigili del Fuoco, Officine e ex Stazione FTM) deve considerare la possibilità di **creare spazi belli e vivi** a disposizione per ogni tipo di evento, luoghi ibridi per associazioni di quartiere, spazi per giovani, per anziani, per la formazione, ecc... riflettendo sulla **possibilità di relazione di queste aree con l'edificio ex Bellesini**, su cui è prevista una strategia di utilizzo mista indirizzata al sociale.

Tavolo 2 Confronto Ambito Centro

Il confronto al tavolo ha esteso a tutto l'ambito di riferimento il ragionamento sviluppato in precedenza sul tema del nodo intermodale. Considerando i principi emersi all'interno del laboratorio precedente riguardo lo sviluppo di mobilità e spazio pubblico è stato riconosciuto il valore delle aree oggetto di riflessione, quali elementi fondamentali nelle loro specificità al fine di costruire un nuovo brano di città attraverso l'interramento della ferrovia. Lo sviluppo di ogni singolo elemento è stato ipotizzato all'interno dell'idea di un disegno complessivo, arrivando a far emergere diverse attitudini per i volumi edilizi coinvolti e definendo le aspettative del tessuto urbano che si riconfigurerà. Da tali presupposti scaturiscono quindi le seguenti considerazioni organizzate secondo le argomentazioni principali.

La stazione dei treni e l'hub intermodale

✦ La stazione dei treni diventerà uno spazio fondamentale per Trento, recuperando il ruolo di "porta di accesso alla città e al territorio". L'interramento dei binari può rappresentare un fattore di **valorizzazione del fabbricato storico**, portando le **funzioni commerciali, tecniche e di servizio nelle aree interrimate (mezzanino)**, favorendo così il recupero dei locali storici della stazione di Angiolo Mazzoni per un utilizzo più legato alla città.

✦ La stazione dovrebbe divenire uno spazio vivo, accessibile e rappresentativo del territorio. Dovrebbe racchiudere sia **funzioni per il turista** (punto informazione e vetrina del territorio), sia **servizi dedicati a tutta la popolazione residente**, comprendendo anche spazi dedicati alla solidarietà e al supporto sociale.

✦ Lo spazio della stazione gioverà di una **ridistribuzione dei flussi trasportistici**, concentrando la maggior parte del flusso del TPL sul lato ovest, all'interno del grande corridoio di mobilità che caratterizzerà il sedime dell'areale ferroviario. Per questo motivo sarà indispensabile ragionare sul

↳ Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Laboratorio incrementale.



carattere spaziale che avrà l'**accesso ovest della stazione e lo spazio antistante ad esso**.

✦ La stazione dei treni assumerà il ruolo di **grande hub intermodale urbano e territoriale**, divenendo un nodo di scambio tra diverse reti di trasporto. A piano interrato si troverà il **trasporto ferroviario locale, regionale e internazionale**, mentre a piano terra sia auspica la fermata della **linea tranviaria** che percorrerà l'areale in direzione longitudinale. Per integrare tale nodo appare fondamentale includere sia il sistema di **mobilità dolce**, fornendo un **parcheggio per le biciclette dei pendolari** strutturato da mettersi in interrato **sfruttando il mezzanino tecnico**, sia il **trasporto pubblico locale extraurbano**.

✦ Per colmare la **distanza tra la stazione FFSS e il costruendo hub intermodale** posto in Lungadige (e la conseguente rottura di carico) si prospettano due soluzioni:

1. utilizzare la stazione come "**nuovo capolinea**" di ogni corsa extraurbana (mantenendo il deposito dei mezzi lungo l'Adige);

2. collegare le due stazioni attraverso un **percorso protetto in interrato**, sfruttando il "mezzanino tecnico" sopra al piano del ferro.

Gli aspetti urbanistici

✦ La continuità viabilistica tra est e ovest nell'ambito della stazione FFSS sarà garantita a nord da Via Fontana e a sud dal prolungamento di via Torre Vanga verso l'Adige. **Le arterie viabilistiche rimarranno quindi simili a quelle attuali**, mentre si auspica un **infittimento trasversale della rete di mobilità dolce**, per creare una continuità naturale tra Corso Buonarroti e via Segantini, tra l'Adige e Piazza Dante e tra il quartiere di Cristo Re e il centro storico.

✦ 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).

✦ Il "**mezzanino tecnico**" potrebbe essere **utilizzato localmente per la creazione di parcheggi pertinenziali**, destinati ai residenti delle aree circostanti, creando il presupposto per la rimodulazione delle superfici private attualmente destinate a parcheggi condominiali, che potrebbero quindi trasformarsi da aree precluse a corridoi verdi pubblici.

✦ Con l'abbattimento del cavalca ferrovia di San Lorenzo si può **riportare alla luce il percorso dell'Adigetto** nel tratto che percorre Piazza Dante e che arriva fino ai margini del fiume Adige. Lungo tale percorso si potrebbe creare un **corridoio verde** che collega il fiume alla città.

✦ Il **collegamento tra gli spazi verdi esistenti è visto come una priorità e dovrebbe guidare il disegno degli spazi aperti** all'interno dell'areale. Piazza A. Cantore e Piazza Dante potrebbero collegarsi attraverso l'areale ferroviario, includendo in un ambito verde e percorribile anche i tre edifici ottocenteschi della prima stazione austriaca.

I volumi e le attitudini

✦ L'interramento dei binari e il rafforzamento del ruolo territoriale della **stazione come hub intermodale di area vasta** riconfigura l'area della stazione come un nuovo punto focale della città, e come il **centro di un nuovo quartiere** che va dal centro storico all'Adige. Per questo motivo i grandi volumi che si affacciano sulla stazione dovrebbero ospitare **funzioni dedicate a tutta la città**.

✦ La **stazione autocorriere** è un edificio di fattura pregevole, posto in una **posizione di raccordo** tra il centro storico e la stazione FFSS, e si compone di diverse spazialità che lo rendono **ideale per un utilizzo ibrido**. Tra le proposte emerse vi sono quelle di: co-working (ideale per chi proviene da fuori città), mercato coperto (utilizzando le grandi pensiline esterne), spazi culturali al servizio degli studenti universitari, spazi di promozione del

territorio, ambienti istituzionali di rapporto con il cittadino.

✦ Gli **edifici delle officine storiche** sono ritenuti elementi di **grande rappresentatività** sia per la storia della ferrovia che per la storia della città tutta. Viene considerato prioritario conservarne il **contesto di insieme**, valorizzandolo attraverso la creazione di un parco che li circonda, preservandoli garantendone al contempo la **massima accessibilità**. La vocazione di tale complesso appare quella di tipo **culturale, museale e sociale**, particolarmente improntata al **tema dei trasporti e della tecnica**. Le tracce del passato ferroviario dell'area potrebbero manifestarsi anche al di fuori dei tre edifici, **mantenendo i binari lungo l'areale** nord e integrandoli nello spazio pubblico, anche per permettere il posizionamento della locomotiva a vapore attualmente depositata in areale ferroviario.

✦ La **stazione Trento/Malè** è un volume molto grande posto in un'**area a carattere prevalentemente direzionale e dalla vitalità limitata**. La **trasformazione del fabbricato** della stazione va quindi considerata anche nell'ambito del ruolo che questo potrebbe avere nel riattivare tale contesto, ponendosi come **nuova cerniera tra il centro storico e il quartiere di Cristo Re**. Da valutare un eventuale **rapporto simbiotico con i tre edifici storici** della ferrovia asburgica.

✦ La **riconfigurazione dell'areale ferroviario** merita un riassetto spaziale volto a valorizzare il **nuovo accesso da ovest** della stazione, attraverso una **rimodulazione degli spazi e dei volumi circostanti**. Per perseguire questo obiettivo si deve lavorare su due piani complementari: il **riordino del "piano suolo"**, attualmente frazionato da barriere fisiche e recinzioni, e la **costruzione di "quinte urbane"**, attraverso la demolizione di volumi edilizi "minori" (edifici direzionali di Trentino Trasporti) e la costruzione di nuovi edifici che armonizzino l'areale con il suo nuovo fronte.

Tavolo 3 Confronto Ambito Sud

Il confronto al tavolo si è concentrato sull'area dell'interramento che si estende a sud del cavalcaferrovia di S.Lorenzo, ponendo a base dei ragionamenti le considerazioni raccolte nel laboratorio precedente riguardo ai temi di mobilità e spazio pubblico. Il valore riconosciuto dell'interramento in questa sezione dell'areale è legato principalmente alla possibilità di creare una rete di connessioni tra il centro storico e il fiume Adige, utile a innescare anche il recupero di numerosi comparti edilizi attigui al fascio dei binari. Particolare interesse è suscitato dalla concentrazione di attività culturali e studentesche nell'ambito di riferimento, che vede nell'Università di Trento e nei vicini edifici museali di MUSE e MART alcuni dei probabili attori protagonisti della prossima rigenerazione. Da tali presupposti scaturiscono quindi le seguenti considerazioni.

✦ **Via Verdi**, nata per essere un possibile "viale della stazione" è diventata nel corso del tempo un'**asse urbano incompiuto**, che terminava prima contro un passaggio a livello e poi contro un sottopassaggio stradale. L'interramento permetterà di dare **nuovo valore a questo viale**, collegando Piazza Duomo con Piazzale Sanseverino e l'Adige.

✦ È necessario concentrarsi sugli spazi aperti e non solo sugli edifici, in tal senso l'**ex CTE** grazie a un nuovo affaccio sullo spazio pubblico dei binari, acquisirebbe una **nuova centralità** e un **ruolo strategico** lungo il futuro corridoio verde.

✦ Il **Prato delle Albere** nella sua configurazione attuale è uno **spazio molto utilizzato e frequentato** da utenze molto diverse diventando uno **spazio funzionale molto importante**, il cui valore è dato anche dalla **percezione di uno spazio in sicurezza privo di traffico**. Il sistema Prato delle Albere-MUSE è però percepito come un retro e il **passaggio esistente tra il MUSE e la città a est è troppo stretto e di scarsa qualità**. L'interramento e il ridisegno delle superfici potrebbe contribuire a migliorare questo collegamento.

✦ Le **Barchesse** costituiscono oggi un elemento inesperto di **ingresso a un distretto ad alta densità culturale** (MUSE, Palazzo delle Albere, BUC) che termina idealmente al **Centro S. Chiara** e a **ex Lettere**. Va perciò tenuta in considerazione l'eventuale **destinazione funzionale dell'area del Briamasco**. Va **ripensato anche il ruolo del polo museale del Palazzo delle Albere e delle due barchesse** (la cui integrità è stata spezzata dalla ferrovia). L'interramento potrebbe **ricostruire un'unitarietà spaziale e funzionale**.

✦ Trento manca di **sale espositive e spazi fieristici**, si potrebbe **pensare di insediarle al posto dello stadio in una struttura di scala adeguata** che aiuti a dare una identità più precisa al Palazzo delle Albere. Si sente anche l'**esigenza di un centro congressi e di sale convegni** di medie dimensioni.

✦ Lo **student center** previsto all'ex CTE non dovrebbe essere un campus chiuso e deve rispondere a una serie di **servizi che gli studenti chiedono: luoghi di aggregazione autogestiti**, non semplici aule, ma **laboratori che facilitino la comunicazione e l'interazione, spazi a servizio di chi fa sport e spazi per mangiare** e non una mensa tradizionale. Integrando **attività legate allo svago notturno** in quanto zona meno problematica dal punto di vista della conflittualità con gli edifici che lo circondano.

✦ **Funzioni e spazi dedicati agli studenti dovrebbero espandersi in un'area più vasta** all'interno di un ragionamento organico **dalla Destra Adige al Briamasco e a Piazzale Sanseverino**. Alcuni spazi, **per rispondere alle esigenze di breve termine**, potrebbero essere ricavati, **sperimentando usi temporanei o misti**, negli edifici inutilizzati come la Stazione delle Autocorriere.

✦ **I quartieri limitrofi** di S. Giuseppe e S. Chiara, considerata la presenza di una popolazione abbastanza anziana **necessiterebbero di servizi** (orti urbani comunitari) e **spazi intergenerazionali** che potrebbero trovare posto all'ex CTE per offrire la possibilità di **relazione tra anziani e giovani**.

✦ **Piazzale Sanseverino** è molto importante per l'Università e, pur essendo di sua proprietà, potrebbe avere una **destinazione mista**, completando la necessità di **spazi amministrativi con funzioni aperte agli studenti e alla città**.

✦ Necessità che i **nuovi spazi siano reversibili e per usi diversi**. Si potrebbero pensare nuovi **edifici ibridi in forma di serre** (come esempio emergono *Le Serre dei Giardini Margherita* a Bologna) che contengano spazi per i l'orto botanico del MUSE, luoghi per attività aperte al pubblico, una biblioteca tematica, bar, ecc...


↳ Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Laboratorio incrementale.



Laboratori Incrementali

Laboratorio 3

11 novembre 2023
Ex Atesina / Sala Carrozzeria

 I testi dei capitoli che seguono sono scritti grazie agli appunti e alla documentazione audio/video registrata durante i tavoli tematici e le restituzioni plenarie.

Informati

Immagina

Partecipa

Il terzo laboratorio incrementale ha approfondito le tematiche emerse nella giornata precedente sui relativi ambiti di riferimento. Attraverso il confronto delle posizioni di ogni singolo tavolo sono state messe in evidenza le attitudini di ogni specifica area o comparto, nell'ottica di comporre una proposta organica ed equilibrata lungo tutta l'estensione dell'areale. I tre tavoli di discussione sono stati organizzati analogamente alla giornata precedente per evitare di disorientare i partecipanti, andando a lavorare parallelamente su i seguenti ambiti urbani:

- 1 l'ambito sud, che va dal Palazzo delle Albere al cavalcavia di S.Lorenzo;
- 2 l'ambito centro, che comprende l'area della stazione e si chiude su Via F.lli Fontana;
- 3 l'ambito nord, che si estende alla totalità dello Scalo Filzi.

Il dibattito di ogni singolo tavolo è stato arricchito dalla riconformazione in itinere dei diversi gruppi, che ha portato naturalmente a un bilanciamento delle proposte lungo tutta l'area interessata dalla riflessione. In questa sede sono stati definiti anche alcuni limiti della co-progettazione delle linee guida, demandando alle successive fasi di pianificazione e progettazione la soluzione delle tematiche proprie della disciplina architettonica.

Tavolo 1 Approfondimento sull'Ambito Nord

Il confronto al tavolo ha consolidato gli spunti emersi durante il laboratorio precedente, facendo proprie anche le considerazioni pervenute dai tavoli di discussione incentrati sugli altri ambiti di riferimento. Le riflessioni sull'area nord in merito al suo potenziale rigenerativo hanno portato ad approfondire le caratteristiche di quella che si prospetta come una delle più grandi aree pubbliche della città. Particolare attenzione è stata posta nella definizione di elementi caratteristici dell'area verde, che dimostrano grande attenzione verso le utenze più deboli e più sensibili quali bambini e anziani, e sulla necessaria apertura dello spazio a tutta la città. Si rimanda invece a futuri sviluppi progettuali la ricerca dell'adeguata soluzione architettonica capace di accogliere la richiesta di nuovi volumi ibridi, che coniughino residenza accessibile e servizi a scala urbana e di quartiere.

Da tali presupposti scaturiscono quindi le seguenti considerazioni.

✦ Per l'area nord è necessario **diminuire la pressione del traffico** e creare **luoghi di riferimento e di aggregazione per i quartieri** ripensando anche i grandi parcheggi limitrofi all'areale, le strutture commerciali e comunque l'intero tessuto attuale fortemente condizionato da blocchi mono-funzionali.

✦ Si ribadisce la necessità di **favorire i collegamenti tra le strutture già presenti nei quartieri limitrofi all'areale ferroviario** (scuole, aree verdi, attrezzature sportive, ...) incentivando le **permeabilità** e le **connessioni** tra le parti di città oggi separate, **coordinando inoltre i percorsi di attraversamento con le fermate del nuovo sistema di mobilità** pubblica come punti di riferimento della nuova organizzazione urbana.

✦ **Nell'areale va previsto un grande parco** (di cui la parte nord della città è carente) **equipaggiato con molti servizi** e in particolare: luoghi per **attività all'aperto, orti urbani** (per anziani, scuole, fa-

miglie e giovani), **spazio per un mercato coperto** (uno unico centralizzato o vari più piccoli distribuiti tra quartieri?), **spazi gioco coperti, campi sportivi aperti** e accessibili a tutti e non solo alle società sportive (ampliando l'area sportiva esistente), **un bio-lago** anche in funzione di **bacino di raccolta e filtraggio delle acque piovane**.

✦ Nel parco vanno inoltre previsti **spazi di lettura e spazi "gioca-studiamo"** collegati alle biblioteche o ai **punti di prestito e sale di lettura** anche in collegamento con le scuole esistenti (v. "Case della cultura").

✦ L'areale nord offre **diverse occasioni per pensare a eventuali nuove edificazioni**, vanno considerate **anche le aree esterne all'areale ferroviario** derivanti dalla demolizione degli edifici interferenti con la circoscrizione ferroviaria per le merci.

✦ **In merito alle altezze e alla densità dei nuovi edifici si registrano posizioni differenziate:** chi auspica edifici di piccole dimensioni e chi ritiene che una maggiore altezza sia utile per minimizzare l'occupazione di suolo. **Si auspicano comunque edifici composti dal punto di vista funzionale** con spazi per servizi alla residenza, servizi di quartiere, commerciali, per uffici, co-working, integrati alla residenza. **Il modello insediativo che garantisce maggiormente la mescolanza funzionale, il rapporto diretto con i servizi e la maggiore integrazione con il trasporto pubblico**, è quello della città densa.

✦ **La definizione delle altezze va demandata all'approfondimento progettuale** che ne verificherà l'adeguatezza a seconda dei contesti.

✦ Nell'areale nord è presente la rampa ferroviaria di discesa verso ovest. Per ampliare le aree a disposizione e **facilitare il superamento dei binari quando non sono completamente interrati** vanno considerate **possibili ricoperture con rimodellazioni del terreno** tramite colline artificiali, **ma anche attraverso edifici "a ponte"**.

✦ Riguardo al riutilizzo degli edifici esistenti si propone il **recupero dell'attuale sede dei Vigili del**

Fuoco per la realizzazione di uno studentato. L'edificio da recuperare conta su un'ottima posizione centrale, vicinanza alla stazione e al tracciato del tram e potrebbe ospitare **non solo posti letto ma anche aule studio e altre attrezzature collettive sia a servizio degli studenti che della cittadinanza**.

✦ Allo studentato potrebbe essere collegato il **recupero dell'attuale officina Trento/Malé con funzioni più ricreative** (centro culturale per attività, concerti, mostre, ecc...), integrando anche funzioni sociali (da coordinare con quanto accadrà alle ex Bellesini) **riutilizzando l'ex stazione FTM sia nella parte interna che in quella esterna attrezzata con le pensiline dell'ex stazione**.

↳ Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Laboratorio incrementale.



Tavolo 2 Approfondimento sull'Ambito Centro

Il confronto al tavolo ha consolidato gli spunti emersi durante il laboratorio precedente, facendo proprie anche le considerazioni pervenute dai tavoli di discussione incentrati sui diversi ambiti di riferimento. Le riflessioni sull'area centrale hanno portato ad una definizione puntuale delle aspettative per ogni elemento ritenuto interessante, marcando numerose posizioni condivise riguardo a collegamenti e riqualificazione di ambiti circoscritti ed evidenziando anche la difficoltà a focalizzare delle soluzioni precise su alcuni elementi, per assenza di un contesto di riferimento chiaro. Per questo motivo è emerso l'auspicio di favorire l'uso temporaneo delle strutture coinvolte nel processo di rigenerazione dell'areale ferroviario, in modo da comprendere appieno le attitudini di ogni elemento nel rispetto dei limiti imposti dalle preesistenze. Da tali presupposti scaturiscono quindi le seguenti considerazioni.

- ✦ La **stazione dei treni** con l'interramento potrà diventare la **nuova porta della città** e dovrà diventare l'**elemento cardine della riprogettazione delle aree circostanti** nella prospettiva di formare un **nuovo quartiere** che vada dal centro storico alla riva sinistra dell'Adige.
- ✦ Il parco di **Piazza Dante** deve diventare un **punto di accesso preferenziale al centro storico**, animandosi e aumentando la propria attrattività, puntando a diventare un **elemento di distribuzione dei flussi ciclopedonali**.
- ✦ Considerando la **demolizione del cavalcaferrovia di S. Lorenzo** si propone l'**opportunità di far riemergere il corso dell'Adigetto** attualmente tombato attraverso la creazione di un parco che si estenda anche alle aree della Stazione Autocorriere e alla Chiesa di S.Lorenzo.
- ✦ Elemento cruciale sarà il **nuovo accesso alla Stazione**, che si svilupperà sul **fronte ovest**. La posizione ideale è considerata **in corrispondenza dell'attuale asse di accesso del fabbricato sto-**

rico, in modo da favorire il passaggio attorno a un unico elemento connettivo. Una **nuova copertura che unisca tutti gli ambiti posti sul lato ovest** della stazione è percepita come una soluzione compatibile con la creazione del nuovo nodo intermodale.

- ✦ Considerando le potenzialità del passaggio di diversi sistemi di trasporto **viene ritenuto necessario creare uno spazio adeguato in prossimità del lato ovest della stazione** (Corso M. Buonarroti) **per lo scambio intermodale** (treni alta velocità e regionali, tram, corriere extraurbane e autobus), attraverso la rimodulazione dello spazio liberato dai binari.
- ✦ Non appare necessario creare una **nuova cortina edilizia** che delimiti il vuoto dei binari, poiché la visione degli attuali "retri edificati" non appare così incoerente da necessitare di una "quinta strutturata", ma può rientrare nella logica di **garantire un allineamento dei fronti lungo l'areale**.
- ✦ La **permeabilità est-ovest dell'areale è l'obiettivo principale dell'interramento dei binari**, sia in termini di accessibilità che in termini di valorizzazione dei luoghi coinvolti. Una **maggiore attraversabilità** è infatti motivata dalla **volontà di fruire di nuovo spazio pubblico** e dalla necessità di **percepire una maggiore qualità**. L'area liberata dai binari è immaginata in gran parte come uno **spazio aperto, vuoto e libero da volumi**.
- ✦ La **Stazione delle autocorriere** è cerniera tra l'edificio del centro storico e il futuro polo intermodale formato della stazione dei treni e dall'hub ex SIT. Per la sua posizione e per la sua composizione spaziale può diventare **edificio ibrido e multifunzionale**, luogo di accoglienza di **funzioni pubbliche di scala sia cittadina che extra territoriale**, e si propone come luogo di sperimentazione attraverso la logica degli **usi temporanei**.
- ✦ È necessaria l'**integrazione nel futuro tessuto urbano del complesso di S.Lorenzo**, fortemente mortificato dalle trasformazioni intercorse da metà '800. Oltre all'abbattimento delle barriere fisiche

che attualmente frazionano lo spazio è importante considerare la necessità di **colmare il divario di altezza tra la chiesa e gli ambiti circostanti**.

- ✦ Le **rimesse ferroviarie storiche** hanno un valore riconosciuto e consolidato che suggeriscono un **ruolo pubblico a vocazione culturale e sociale**. Oltre alla salvaguardia degli edifici viene percepita come prioritaria la necessità di "animarli" attraverso funzioni che li rendano elementi vivi e vitali. Appare fondamentale inoltre **preservarne il contesto di insieme inserendoli in un area di rispetto che ne favorisca la fruizione**. Per questo motivo appare ottimale realizzare un **corridoio verde che colleghi Piazza A. Cantore, Piazza Dante e Piazza Centa attraverso lo snodo delle tre rimesse**.
- ✦ L'area dell'attuale **stazione FTM appare come uno degli elementi più complessi** da considerare nel disegno degli scenari futuri, poiché il grande volume del fabbricato **rappresenta al contempo un limite e una potenzialità per lo sviluppo di funzioni alternative** a quella attuale. Il fabbricato è visto come una cerniera tra il nuovo spazio dell'areale e l'area direzionale più importante della Provincia che si affaccia su Via Segantini. L'area FTM è un **potenziale attivatore urbano se supportato dall'inserimento di opportune funzioni** di tipo pubblico, culturale e sociale.

Tavolo 3 Approfondimento sull'Ambito Sud

La discussione ha consolidato gli spunti emersi durante la giornata precedente, facendo proprie anche le considerazioni pervenute dai tavoli di discussione incentrati sulle altre aree. Le riflessioni sull'ambito di riferimento hanno portato a considerare i possibili scenari di sviluppo dei comparti attigui all'areale ferroviario, auspicando l'inserimento di funzioni pubbliche peculiari e augurandosi il coinvolgimento attivo degli attori interessati. Grande attenzione si è posta sul recupero del rapporto tra la città e il fiume, auspicando un collegamento diretto tra il centro storico e il lungadige S.Severino sulla scorta di numerose analoghe riqualificazioni in ambito europeo. Da tali presupposti scaturiscono quindi le seguenti considerazioni.

- ✦ **Via Verdi** è una strada oggi in parte incompiuta che cambierà volto grazie alla **trasformazione in un viale** che si attesterà su una **nuova piazza cittadina a vocazione universitaria** che potrebbe essere estesa fino al fiume. La piazza potrà collegarsi con il parcheggio multipiano in destra Adige grazie alla nuova passerella ciclo-pedonale.
- ✦ **Nel piazzale Sanseverino l'Università potrebbe riorganizzare gli uffici amministrativi**, attualmente dispersi, tuttavia un **nuovo edificio rappresentativo** dovrebbe avere, almeno al piano terra, delle **funzioni aperte al pubblico e alla città**, all'interno di una **piazza affacciata sull'acqua** (v. Piazza Unità d'Italia a Trieste), da una parte, e sulla quinta di Molino Vittoria, dall'altra. In questo conteso andrà opportunamente progettato l'approdo e le connessioni della **nuova passerella ciclopedonale sull'Adige**.
- ✦ Gli **spazi retrostanti al complesso residenziale "Finestra sull'Adige"** avranno un ruolo da ripensare, ritenendo opportuno **evitare di avere due piazze ravvicinate**, una sull'area di Piazzale Sanseverino e l'altra sul retro del complesso. **Va considerata la possibilità di edificare lo spa-**

zio tra il parcheggio e la ferrovia, oggi oggetto di marginalità e degrado, per la definizione di una **nuova interfaccia urbana** lungo il corridoio dell'interramento.

✦ Si rinnova da parte degli studenti la richiesta che **l'area dell'ex CTE diventi uno spazio polifunzionale** in grado di rispondere alle loro diverse esigenze.

✦ Implementando le politiche urbane sul cibo si può pensare alla **realizzazione di nuovi spazi ibridi** come occasioni **per insediare piccoli mercati contadini** e dove sviluppare le tematiche legate all'economia circolare e all'innovazione alimentare. Al posto dello stadio, potrebbe essere insediato uno **spazio dedicato alla ricerca e alla didattica su cibo e qualità della vita** collegandosi con un mercato e orto didattico. La **tipologia della serra** potrebbe richiamare la funzione storica del Palazzo delle Albere, generando anche **nuovi spazi per giardini botanici e spazi espositivi**.

✦ Al posto dello stadio potrebbe trovare inoltre spazio **un'ampia zona aperta estendendo il Parco delle Albere e una nuovo contenitore ibrido** che includa spazi di tipo espositivo, convegnistico, fieristico e culturale (che oggi mancano) con una nuova concezione gestionale e spaziale in grado di **generare sinergia e interazione tra le diverse funzioni**, suggerendo nuove modalità di utilizzo e superando la tipologia monofunzionale tradizionale.

✦ Gli **spazi dedicati ai cittadini** dovrebbero dislocarsi lungo l'areale in modo da **evitare l'eccessiva concentrazione in un unico punto** e contribuendo anche al **miglioramento della sicurezza percepita**. Inoltre è importante progettare **spazi ben illuminati e accessibili** partendo dalla considerazione delle possibili fragilità degli utenti.

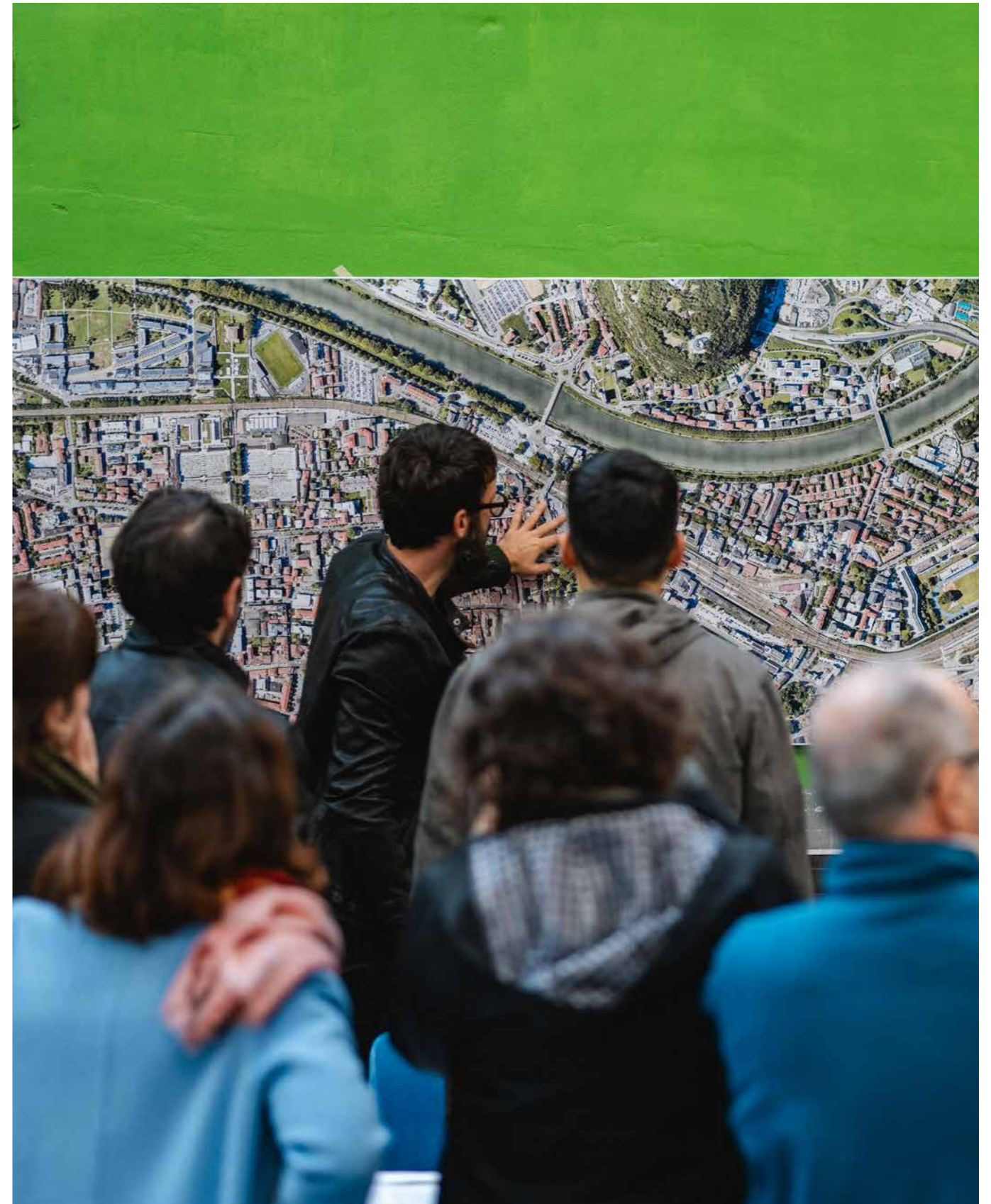
✦ Nell'ambito della **multifunzionalità dell'ex CTE** si possono **aprire alcuni spazi anche ai residenti** in determinati giorni o orari in modo da **offrire servizi che oggi mancano ai quartieri limitrofi**. La convivenza intergenerazionale può essere raggiunta attraverso la **realizzazione di spazi multifunzionali**

e **reversibili**, che ricomprendano **funzioni di interesse per diverse fasce di età**: mercato, concerti, eventi, attività per bambini, ecc..

✦ L'interramento potrà essere occasione per **valorizzare l'ambito di vicolo Santa Margherita**, eliminando il sottopassaggio attuale e diventando una delle **vie di collegamento principali dal centro al nuovo hub intermodale** passando per gli scavi archeologici della villa romana.

✦ Sulla scorta di esempi nazionali ed europei (Basilea, Parigi, Bolzano, Merano, Roma, ecc.), emerge fortemente la richiesta di **implementare anche a Trento un collegamento della città con il suo fiume**, pur con tutte le difficoltà date dalle caratteristiche idrauliche del fiume Adige. **Si ipotizza la creazione di allargamenti delle sponde** (v. Parco Fratelli Michelin) e di **gradonature in punti opportuni**, così da creare **nuovi spazi di relazione affacciati sul fiume** per eventi all'aperto (cinema, rappresentazioni teatrali, ecc.). Tali allargamenti puntuali mediante piazze verdi a copertura dell'Adige potrebbero inoltre **migliorare la fruizione delle sponde ampliando la pista ciclo-pedonale**. Nello specifico vengono citati gli esempi Prati del Talvera a Bolzano e le Terrazze sul Passirio a Merano.

↳ Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Laboratorio incrementale.



Linee Guida

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. È 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.

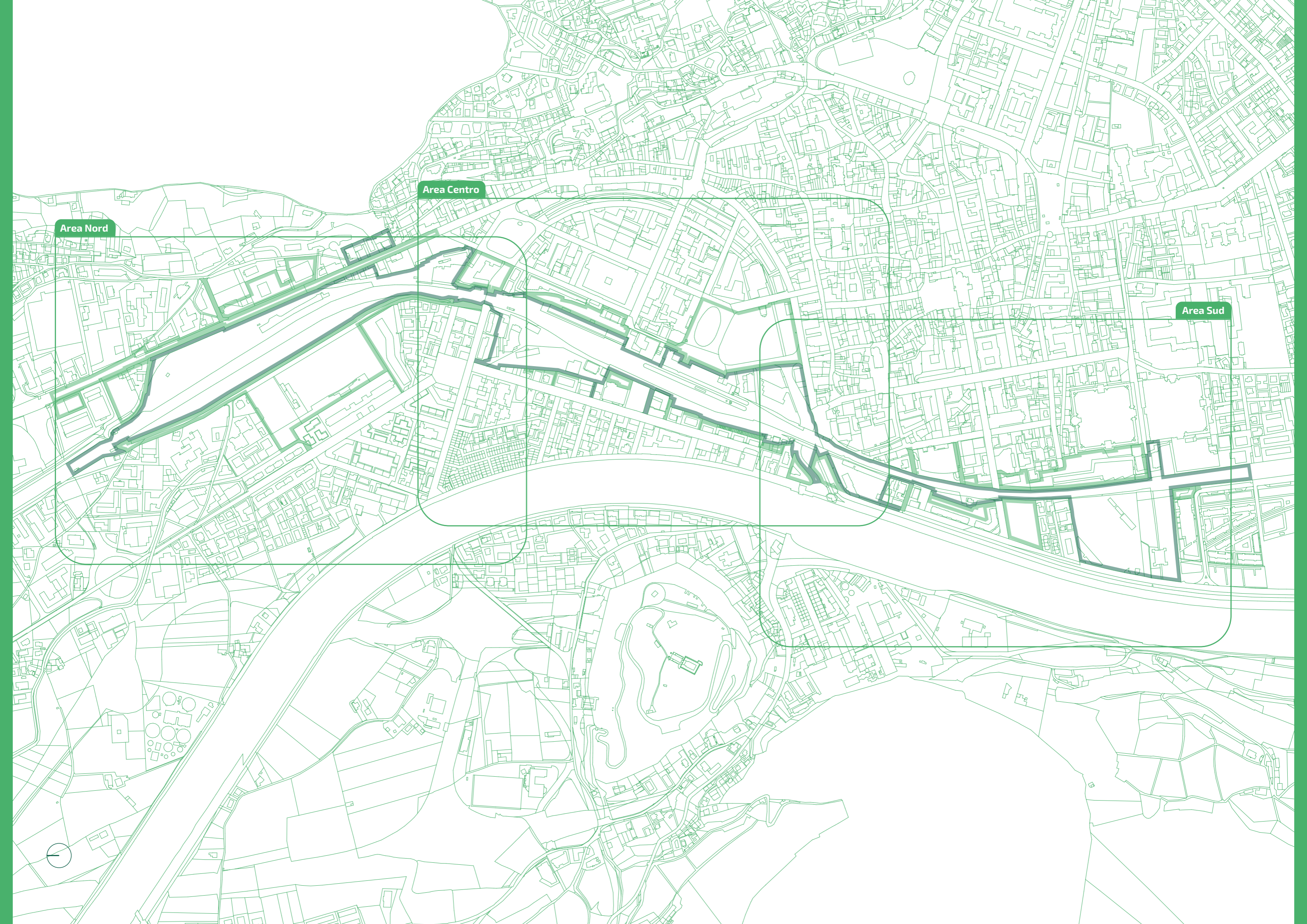
In generale, nell'elaborare le indicazioni, si è cercato di **dare priorità allo spazio aperto, rispetto a quello costruito**, perché il compito primario dell'amministrazione pubblica e della comunità di cittadini e cittadine è quello di **preservare, migliorare e riqualificare** lo spazio pubblico che 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'area centro, nord e sud, i futuri sviluppi progettuali dovranno tenere conto anche degli esiti di alcuni studi e progetti attualmente in corso che riguardano:

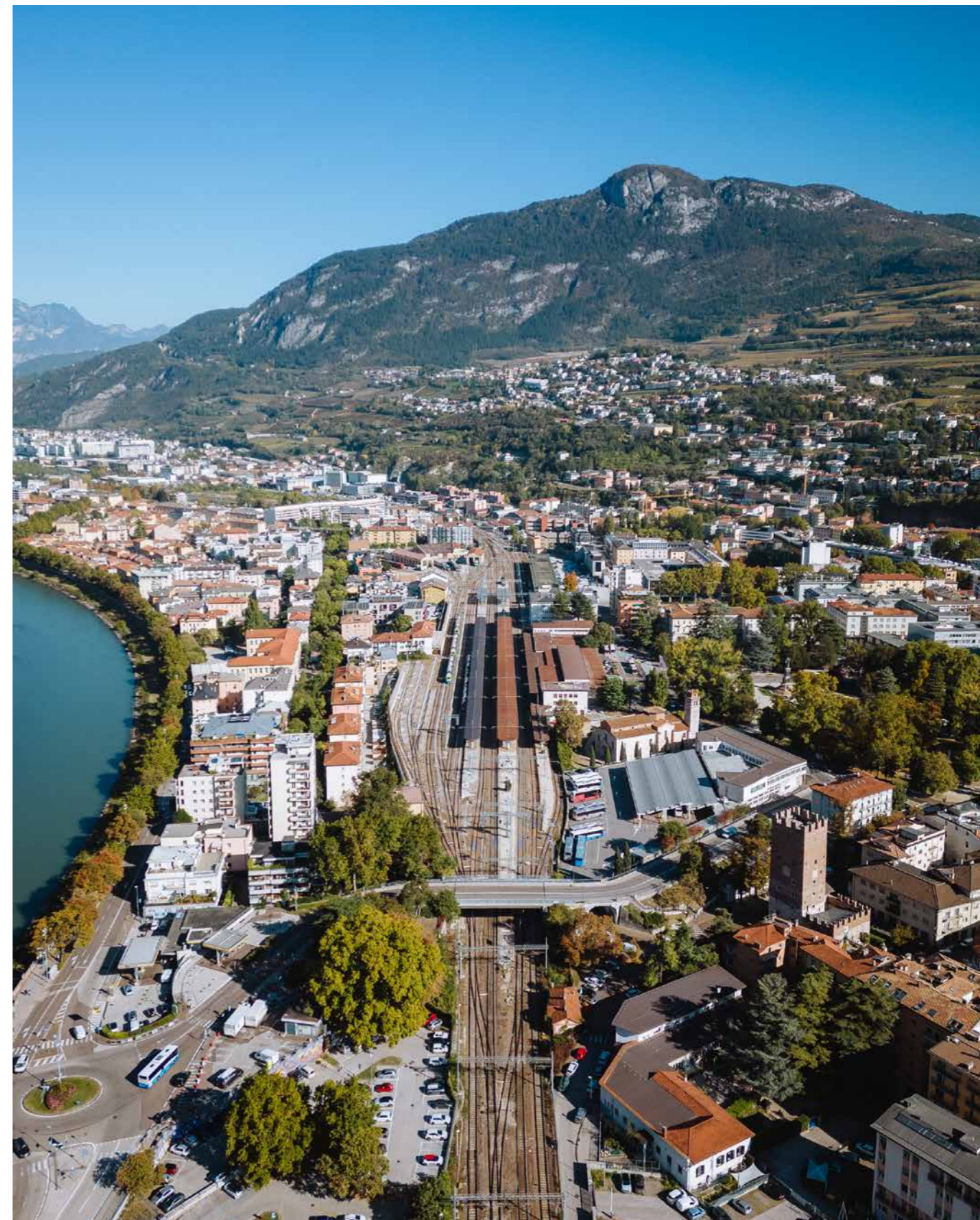
✦ il riassetto delle linee del trasporto pubblico conseguente all'introduzione di un nuovo sistema di trasporto di massa nella direttrice nord/sud, alla ricollocazione della stazione delle autocorriere e alla nuova opportunità di accessibilità da ovest alle stazioni che integrerà quella attuale da est. 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 Sardinia e quindi verso Vaneze e Vason sul Monte Bondone) che influirà sui flussi pedonali e sui raccordi con l'area delle stazioni.

» Areale della linea ferroviaria del Brennero visto verso nord, al centro il cavalcaferrovia di S. Lorenzo.



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 SUPERTRENTO 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- le 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 destinate 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**.

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. Preciso 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-

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.

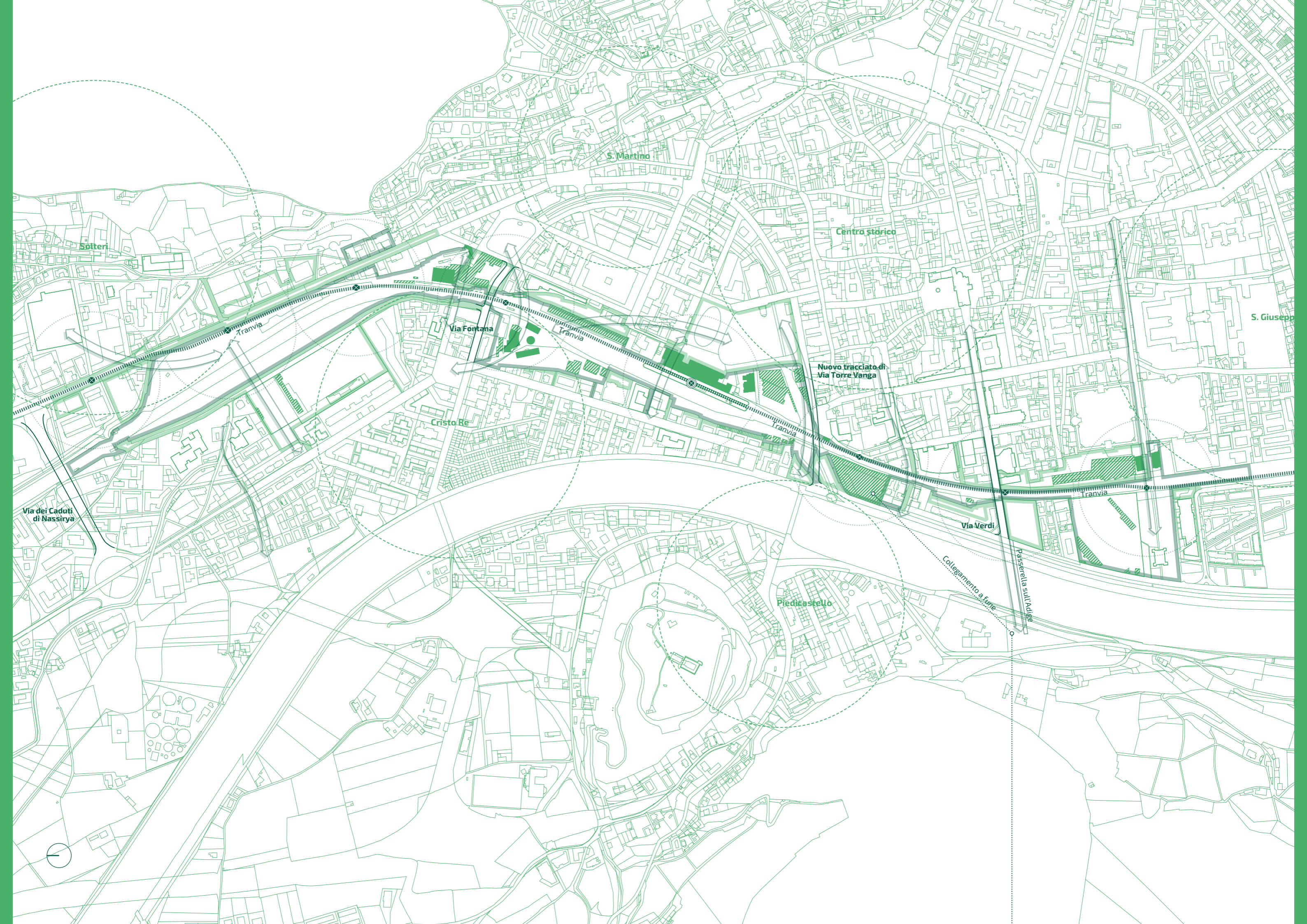
Gli approfondimenti progettuali sul tram sono però in corso e non si è ancora arrivati a definire uno scenario conclusivo che faccia apprezzare concretamente il suo apporto nel sistema complessivo del trasporto pubblico. L'introduzione del tram ridurrà sicuramente le linee e gli attestamenti che oggi 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 veicolamente 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 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).



Solfero

S. Martino

Centro Storico

S. Giuseppe

Tranvia

Via Fontana

Tranvia

Nuovo tracciato di
Via Torre Vanga

Cristo Re

Tranvia

Via dei Caduti
di Nassirya

Via Verdi

Tranvia

Piedicastello

Collegamento a fibre

Passerella sull'Adige





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 inerbiti, 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.

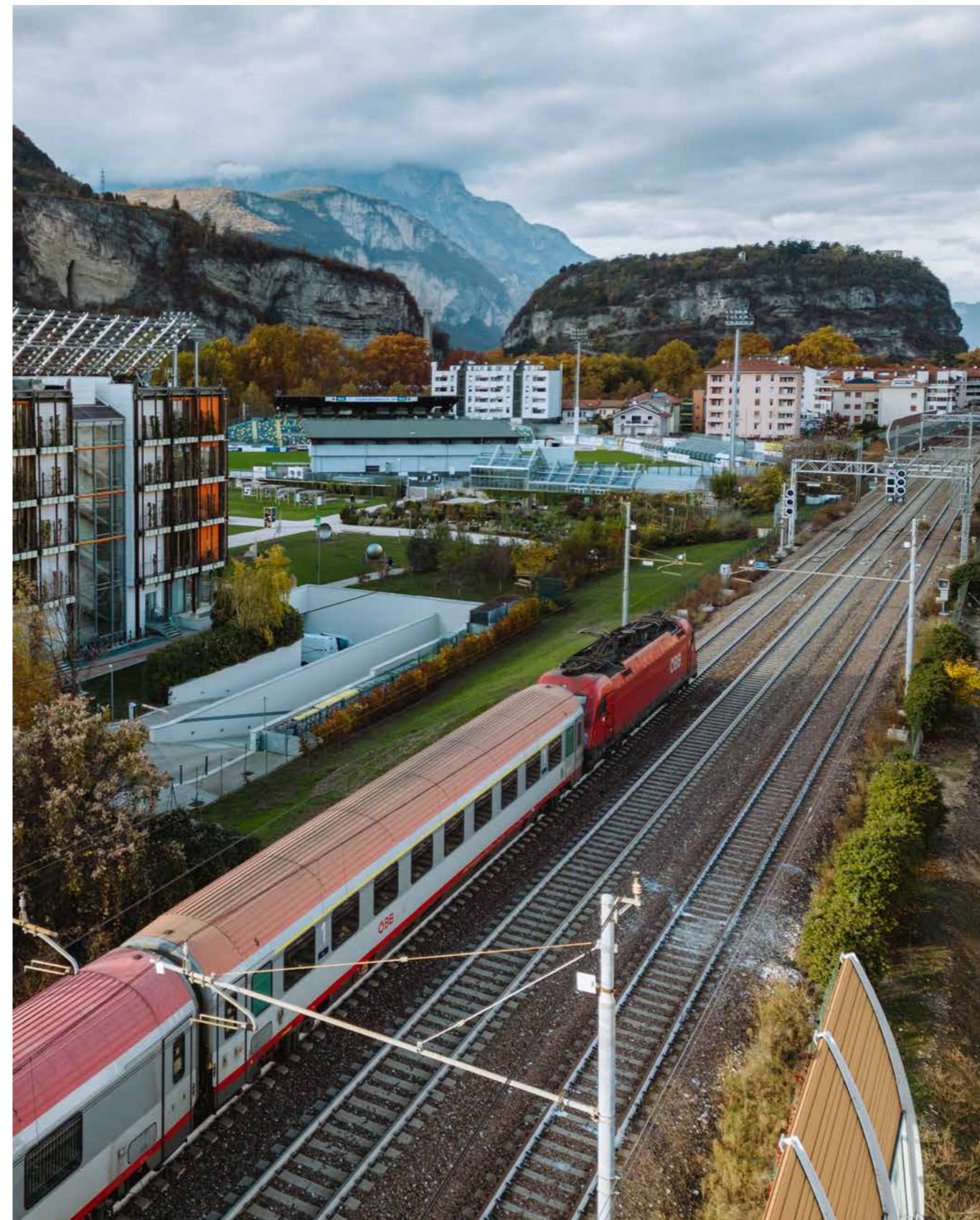
Ⓜ Aree marginali da riqualificare: ai margini della ferrovia e negli ambiti attigui sono attualmente presenti aree ed edifici, di proprietà pubblica e privata, che hanno il carattere di spazio marginale o di retro urbano. Questi spazi torneranno nuovamente centrali e avranno un nuovo affaccio pubblico. 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 Buonarroti. 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.

» Areale 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.

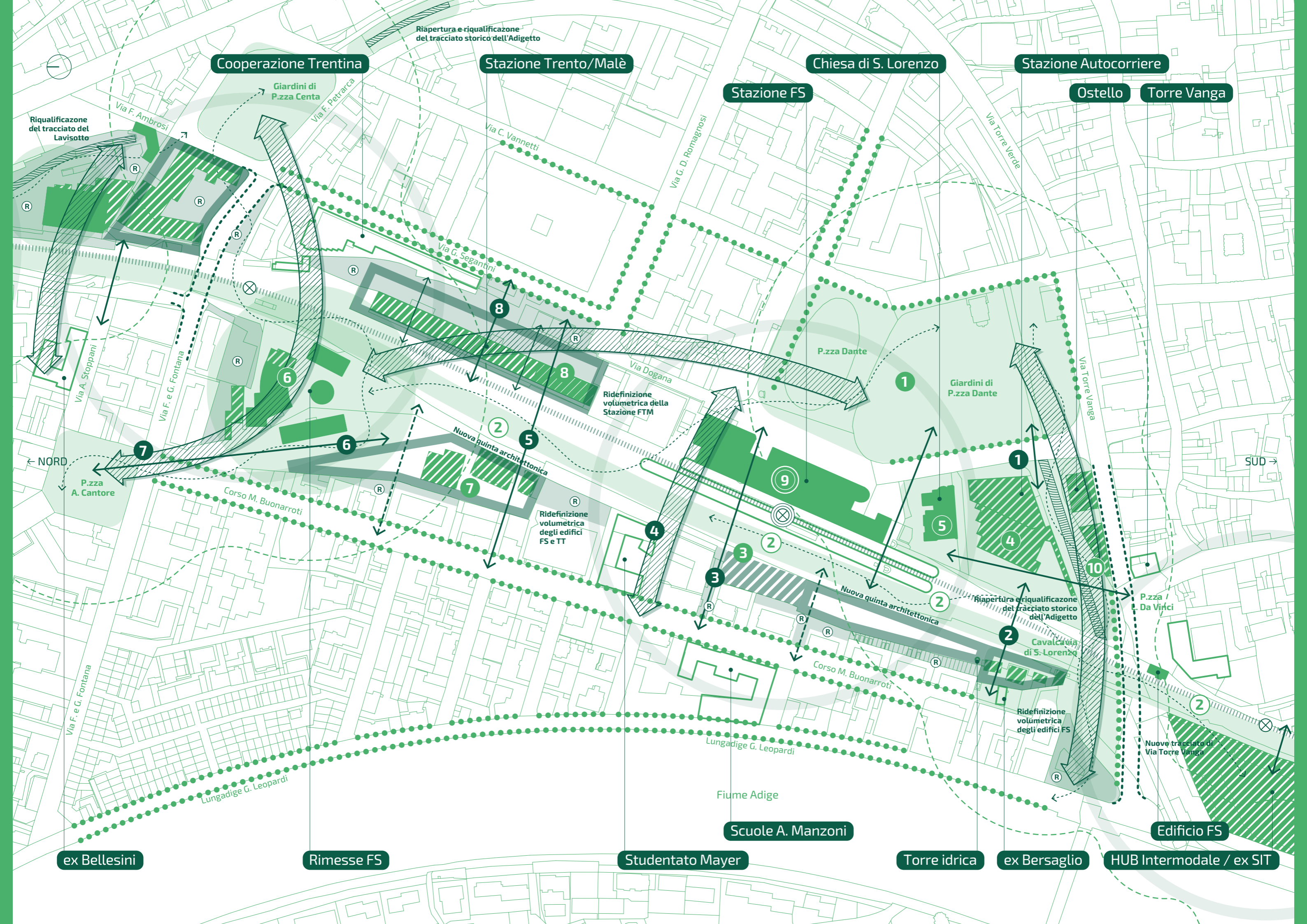
L'ambito urbano di riferimento di questo settore, più esteso delle semplici pertinenze della stazione, è riconducibile all'area racchiusa tra l'antica ansa del fiume e il suo alveo attuale, in una superficie complessiva di circa 40 ettari posta a nord del centro storico. La natura di questa zona è tutt'altro che uniforme, poiché si compone di due brani di città sviluppatisi 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 frappona 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

Chiesa di S. Lorenzo

Stazione Autocorriere

Ostello

Torre Vanga

Stazione FS

Riqualificazione del tracciato del Lavisotto

Giardini di Piazza Centa

Riapertura e riqualificazione del tracciato storico dell'Adigetto

Ridefinizione volumetrica della Stazione FTM

P.zza Dante

Giardini di Piazza Dante

NORD

SUD

P.zza A. Cantore

Ridefinizione volumetrica degli edifici FS e TT

Riapertura e riqualificazione del tracciato storico dell'Adigetto

P.zza Da Virici

Cavalca via di S. Lorenzo

Ridefinizione volumetrica degli edifici FS

Nuovo tracciato di Via Torre Vanga

Fiume Adige

ex Bellesini

Rimesse FS

Studentato Mayer

Torre idrica

ex Bersaglio

HUB Intermodale / ex SIT

Edificio FS

Scuole A. Manzoni

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.

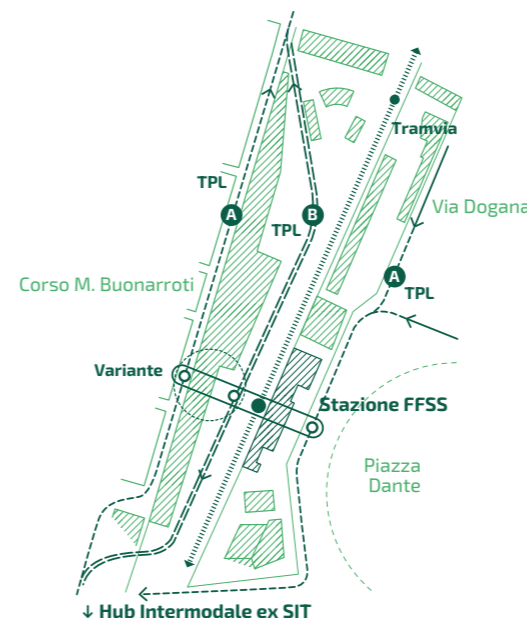
Considerando il grande riassetto del TPL che coinvolgerà la città di Trento con l'introduzione della tranvia appare plausibile, in alternativa al punto precedente, la possibilità di ridistribuire il flusso di mezzi pubblici urbani ed extraurbani afferenti alla stazione dei treni sul fronte di Piazza 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'areale 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 progettualemente 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.

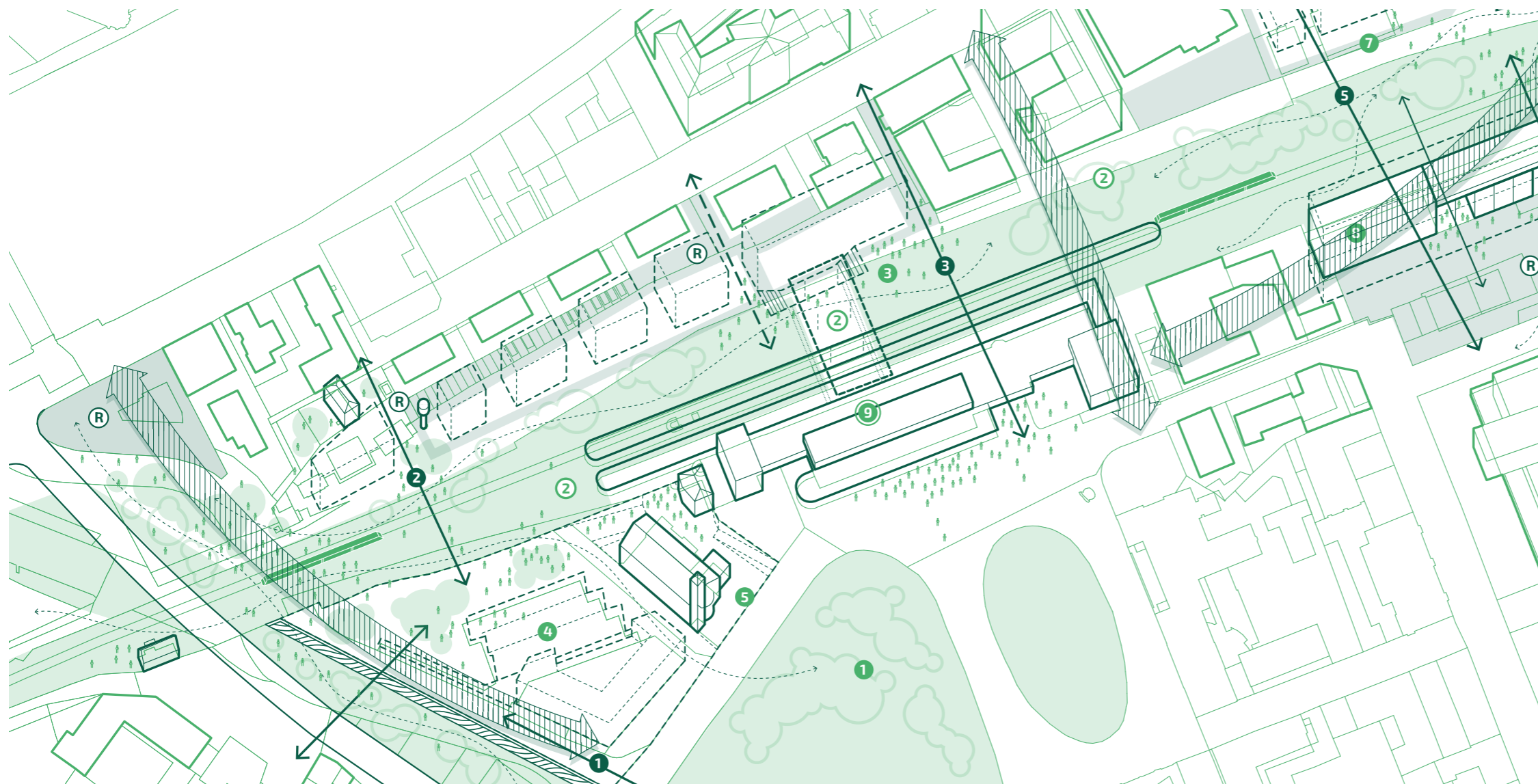
Tale luogo, antistante alla stazione in superficie ma strettamente e funzionalmente interconnesso alla nuova stazione interrata, avrà la caratura del principale nodo di mobilità cittadina, e come tale necessiterà di una configurazione spaziale che sia al contempo funzionale, identificabile, e facilmente 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 un 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

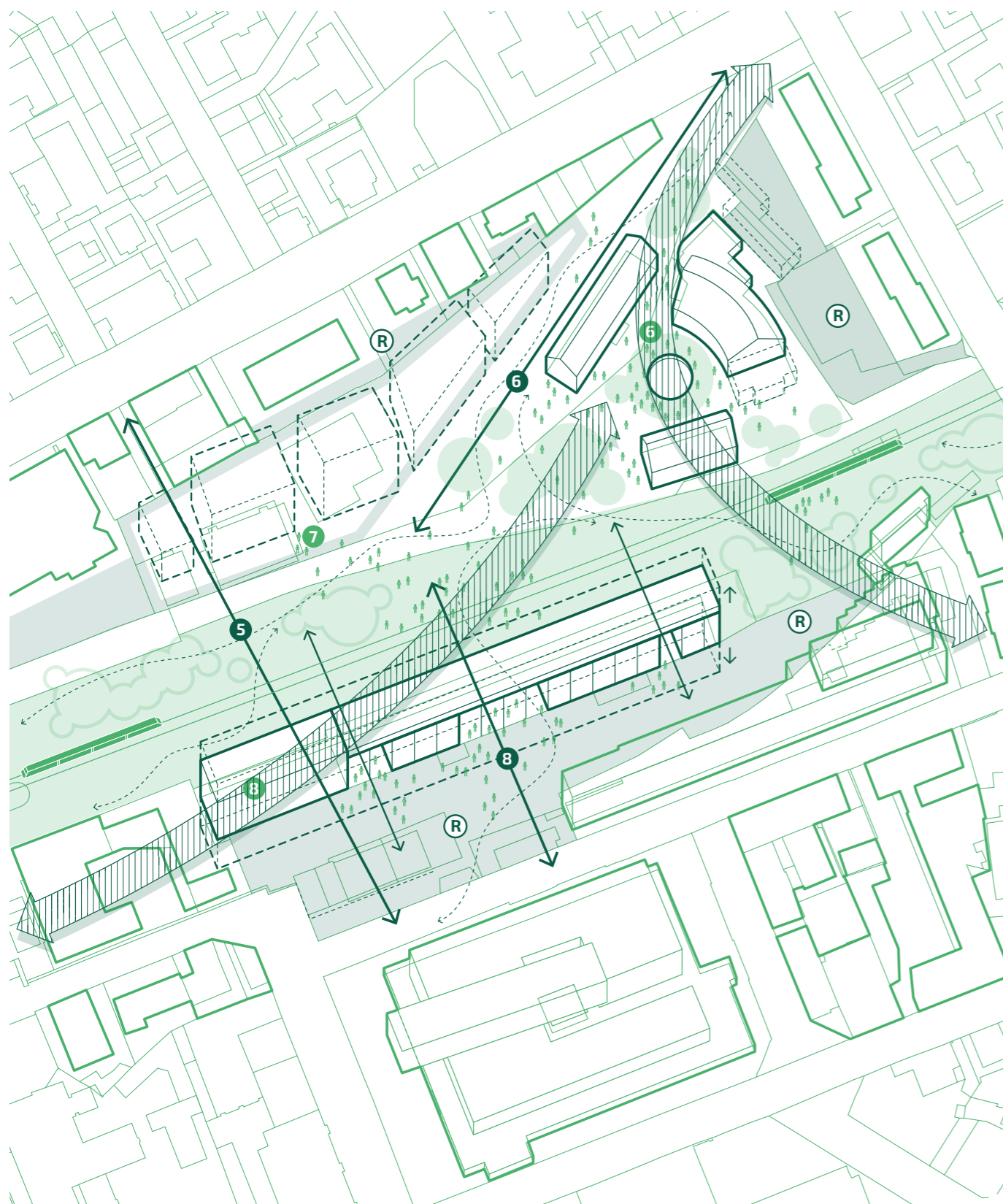
I due edifici dedicati alla logistica di Trentino Trasporti e l'officina prospiciente rappresentano un patrimonio edilizio privo di particolare valore architettonico, per l'assenza di evidenti qualità formali e per l'isolamento dal tessuto urbano circostante. Per tali edifici appare proponibile la sostituzione 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 interrimate 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.

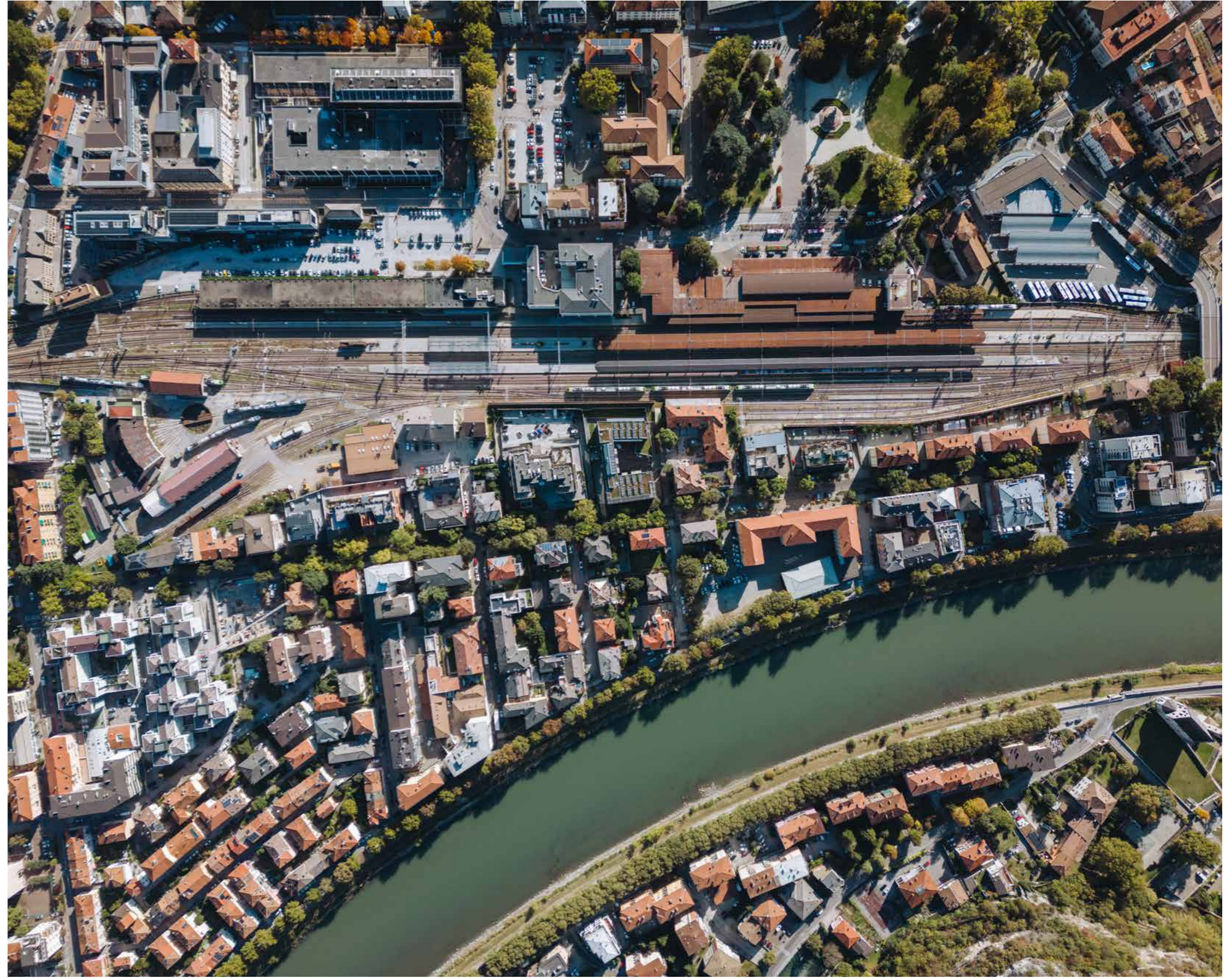
I locali in superficie potranno quindi acquisire il ruolo di nuova interfaccia pubblica con la città, svolgendo il fondamentale ruolo di orientare i diversi utenti verso la propria destinazione. Oltre alle funzioni strettamente correlate ai trasporti la stazione potrà divenire uno spazio vivo, accessibile 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,

» *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 interramento 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

Campo di atletica

Riqualificazione del tracciato del Lavisotto

Ridefinizione volumetrica degli edifici VVFFe-TT

Copertura della rampa di emersione dei binari

Riposizionamento campo sportivo attuale

ex Bellesini

Officine Trento/Malè

ex Stazione Trento/Malè

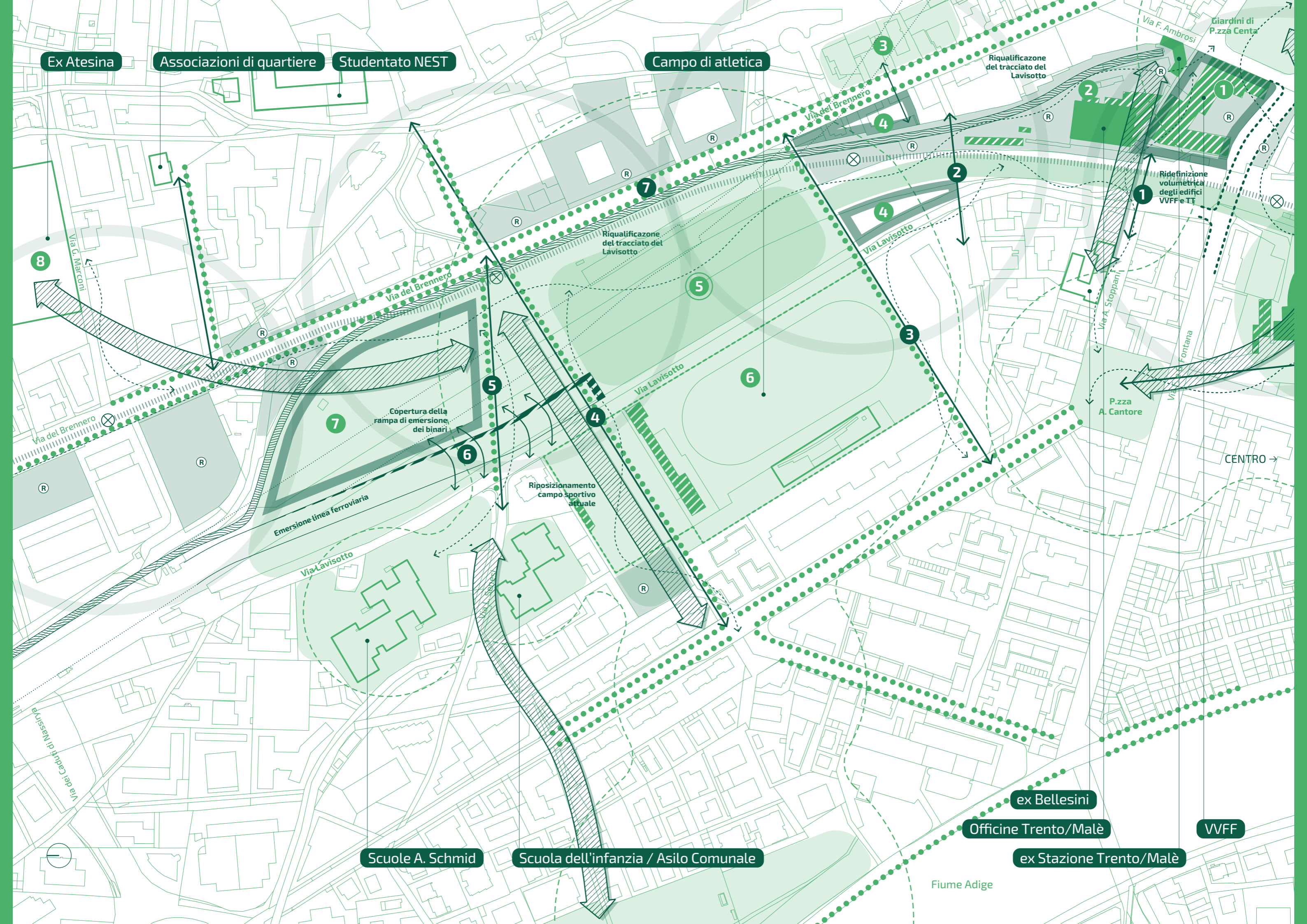
VVFF

Scuole A. Schmid

Scuola dell'infanzia / Asilo Comunale

Fiume Adige

CENTRO →



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 afferranti 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 attesterà su Via dei Solteri a est e su Via Maccani 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'interramento: la rampa di ingresso nord dell'interramento 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

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;

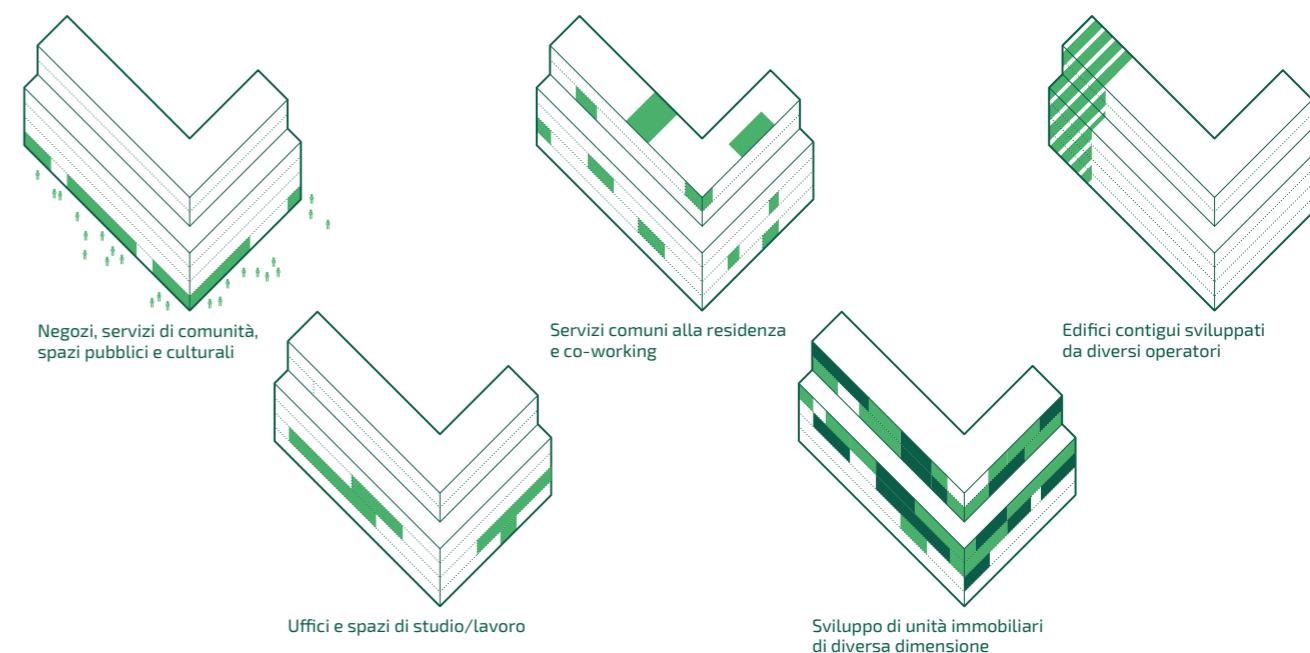
✦ la progettazione coordinata della cortina edilizia, considerando edifici contigui sviluppati da diversi operatori;

✦ 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



» 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.

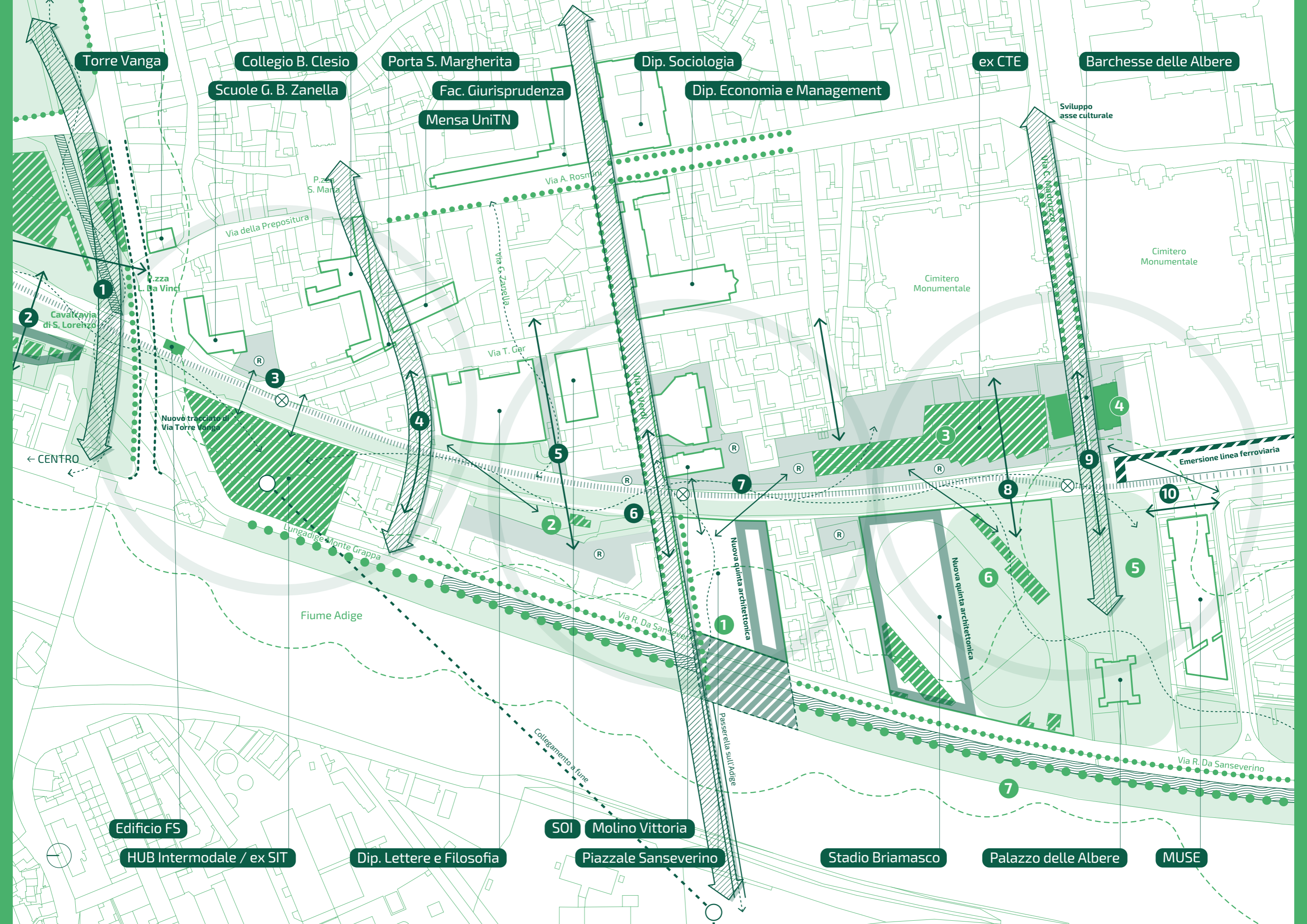
Proprio a partire da questi vincoli di tipo altimetrico e infrastrutturale, va sottolineata la necessità – largamente condivisa – di perseguire nel migliore dei modi il ricongiungimento della frattura che separa il Palazzo delle Albere dalle due Barchesse, in modo da ricomporre un ambito nato originariamente 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

Dip. Sociologia

ex CTE

Barchesse delle Alberi

Scuole G. B. Zanella

Fac. Giurisprudenza

Dip. Economia e Management

Mensa UniTN

Sviluppo asse culturale

Via della Prepositura

Via A. Rosmini

Via T. Gar

Cimitero Monumentale

Cimitero Monumentale

← CENTRO

Nuovo tracciato di Via Torre Vanga

Emersione linea ferroviaria

Fiume Adige

Via R. Da Sanseverino

Nuova quinta architettonica

Via R. Da Sanseverino

Edificio FS

SOI

Molino Vittoria

HUB Intermodale / ex SIT

Dip. Lettere e Filosofia

Piazzale Sanseverino

Stadio Briamasco

Palazzo delle Alberi

MUSE

Collegamento a fune

Passerella sull'Adige

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:

1 **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.

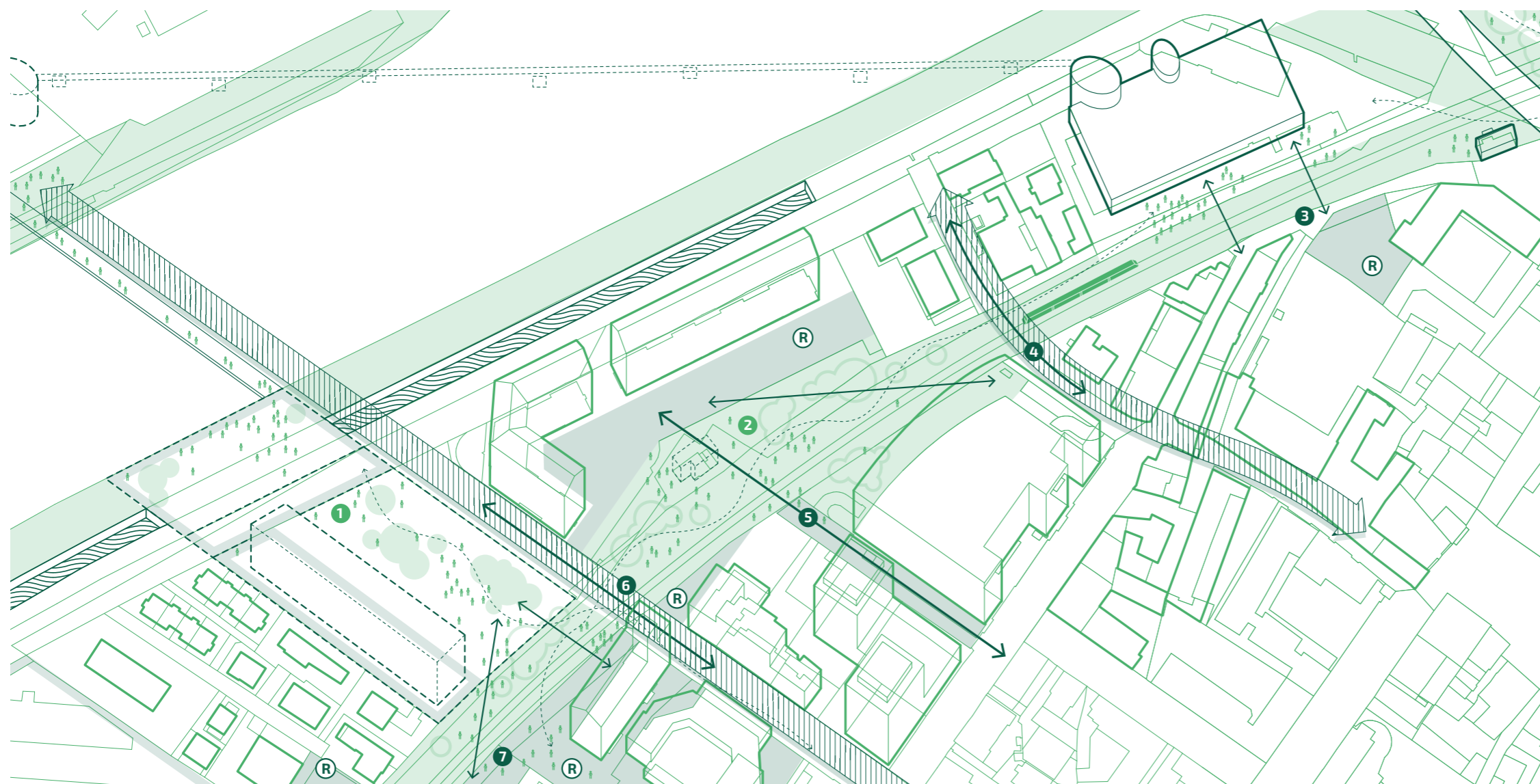
5 Prato delle Albere

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-



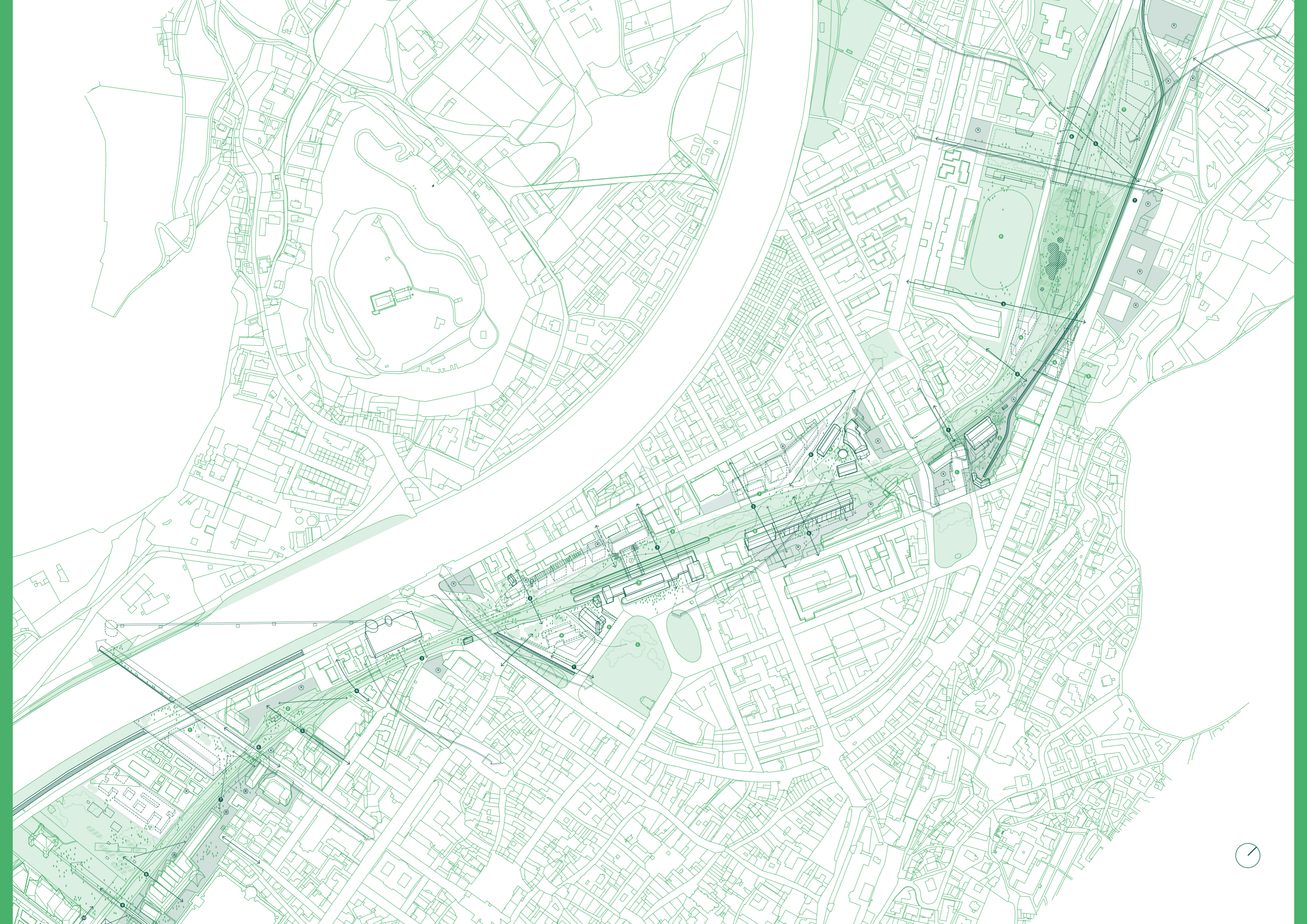
» Areale sud della linea ferroviaria del Brennero, Palazzo delle Albere, ex CTE e Stadio Briamasco.

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.





Conclusioni

Conclusioni

Gruppo di coordinamento del percorso SUPERTRENTO

Con la pubblicazione del documento che racconta l'evoluzione del percorso partecipato e con la redazione delle Linee Guida, si conclude formalmente l'esperienza di SUPERTRENTO.

L'obiettivo che ci si era prefissati, poco più di un anno fa, è stato raggiunto: le Linee Guida partecipate costituiscono quel patrimonio condiviso di idee, di richieste, di vincoli e di aspettative che ci si attendeva potessero emergere da un confronto con la comunità sul futuro della città e che costituiscono la base essenziale per poter elaborare i documenti di bando e di concorso per le future fasi di sviluppo progettuale dell'areale ferroviario nella prospettiva dell'interramento del tratto cittadino della ferrovia. Le linee Guida sono quindi il punto di arrivo del percorso SUPERTRENTO, ma rappresentano al contempo una solida base di partenza su cui impostare una nuova fase di approfondimento progettuale che avrà l'obiettivo di dare concretezza alle visioni emerse sul futuro della città.

Questo percorso è infatti riuscito a mettere a fuoco e a delineare in maniera sempre più precisa il carattere dello spazio che potrà generarsi al posto dell'areale liberato dai binari, dando continuità a un lungo processo di immaginazione, di ideazione e di sviluppo di visioni trasformative per la città che è iniziato più di vent'anni fa, quando l'urbanista Joan Busquets aveva ipotizzato per primo di interrare i binari, prevedendo al suo posto un corridoio viabilistico che aveva le caratteristiche di un boulevard stradale. Durante il percorso di SUPERTRENTO lo spazio longitudinale solcato dall'attuale ferrovia ha assunto sempre più il carattere di una infrastruttura verde e intermodale, dedicata alla mobilità dolce di tipo ciclopedonale e a un nuovo sistema di trasporto pubblico efficiente e di qualità, come il tram, capace di collegare Trento da nord a sud in maniera veloce. In una città che è spesso congestionata dal traffico, ma che

ha anche molta sete di spazi aperti a causa della "costrizione orografica" che la caratterizza, si è quindi scelto di dedicare lo spazio più prezioso che si libererà nei prossimi decenni al consolidamento della rete verde e alla mobilità urbana sostenibile, marcando in questo senso un vero e proprio cambio di paradigma condiviso verso la transizione ecologica.

Emerge quindi per Trento la possibilità di dotarsi di una nuova infrastruttura di spazio pubblico, resiliente, accogliente e sostenibile, che sarà la spina dorsale e connettiva su cui impostare la costruzione della città futura, saldando finalmente due ambiti "separati alla nascita" e ricongiungendo la città al suo fiume con un nuovo affaccio urbano. SUPERTRENTO ha infatti inteso la rigenerazione urbana come un processo che deve "fare spazio" ai luoghi della vita collettiva, mantenendo quei vuoti potenziali "tra le cose" nei quali si permette che possa nascere anche "qualcos'altro", generando un nuovo ecosistema urbano nel quale le persone, gli spazi di relazione e le attività hanno la precedenza sui volumi edificati e sul costruito, lasciando a questi ultimi il ruolo di definire una coerente cornice urbana capace di conferire chiarezza, qualità e carattere allo spazio che fronteggiano. Durante il percorso è emersa una sensibilità condivisa che ha dedicato sempre più spazio e attenzioni alle questioni della salvaguardia ecologica e dell'economia circolare, facendo propendere per una generale predilezione per il riuso e per la valorizzazione del patrimonio esistente. In questo senso va sottolineata la scelta condivisa che riguarda il destino di quegli edifici dal carattere marcatamente industriale e logistico che sono sorti ai margini della ferrovia, per i quali si è deciso di optare per una riattivazione a servizio della città che possa preservare la loro peculiare presenza scenica, mantenendo vivo il ricordo della città del ventesimo secolo.

Nell'ottica di un processo rigenerativo flessibile e aperto, capace di "innescare" e di espandere, per non "pre-definire" e "pre-fissare" attraverso un progetto rigido e chiuso, si è condivisa la necessità di promuovere la sperimentazione degli usi temporanei. Gli spazi e i "contenitori" urbani già presenti rappresentano quindi un'occasione e una risorsa importantissima per riattivare la città e i suoi spazi attraverso nuovi usi e nuovi "contenuti", antepo- nendo la sperimentazione di attività temporanee al progetto di riassetto definitivo.

SUPERTRENTO ha dato voce a moltissime richieste e segnalazioni, ma la domanda più forte che è emersa dal confronto con la comunità è stata quella di una città più plurale e interconnessa, di una città più aperta all'incontro e alla contaminazione non solo tra funzioni diverse ma anche tra culture, provenienze e generazioni diverse. Questa è una chiave interpretativa della città e delle sue esigenze che, a nostro avviso, assume un valore imprescindibile per governare la città del futuro e certamente non solo nell'impostazione dei nuovi spazi conseguenti all'interramento della ferrovia ma di qualsiasi intervento sull'intero territorio.

A fronte della intensità di questa domanda, si è resa ancora più evidente la valenza e l'opportunità di aver intrapreso un percorso partecipato. Fin dai primissimi incontri SUPERTRENTO ha dato riscontro a una urgente e diffusa esigenza di partecipazione e confronto mettendo in evidenza, come spessissimo è stato sottolineato, che al valore dell'obiettivo della definizione delle linee guida partecipate si è aggiunto l'altro imprescindibile valore: quello del percorso in sé.

SUPERTRENTO è stata infatti un'occasione, mai realizzata prima in questa dimensione, di incontro e di confronto orizzontale tra cittadini, professionisti, associazioni, Enti. È stata questa comunità

temporanea quella che ha permesso di delineare una visione di città contemporanea e plurale, in cui il concetto di sostenibilità ha trovato declinazione non solo dal punto di vista dell'ambiente e della rigenerazione, ma anche dal punto di vista sociale, economico e culturale.

Proprio la varietà delle persone intervenute durante gli incontri tematici e l'orizzontalità del processo che durante i laboratori incrementali ha permesso a tutti di percepire la reale assenza di un progetto predeterminato e la possibilità vera, concreta di partecipare alla definizione di un orizzonte comune, sono i risultati che qualificano il percorso come *super* dove "super", oltre ad essere acronimo di *scenari urbani partecipati per l'ecologia e la rigenerazione*, in questo caso è anche un aggettivo.

Se, in generale, in un percorso partecipato l'obiettivo è sempre quello di creare una comunità che possa prendersi cura dei risultati che sono stati raggiunti, e tale risultato è ciò che ci si è auspicato e per cui si è lavorato, con SUPERTRENTO quello che è successo va oltre e ne colloca il risultato nell'alveo di un nuovo modo di pensare alla città. O meglio: nel solco di un lungo processo che ha contribuito a rinnovare la forza e la volontà, nella comunità come nell'Amministrazione, di aspirare a una città migliore, a una città più giusta, a una città più bella.

Non è quindi soltanto la prospettiva dell'interramento e non sono forse solamente le Linee Guida e la comunità che le ha formulate ciò che rimane oggi, bensì è la ritrovata capacità di coinvolgere e di farsi coinvolgere in un progetto a lungo termine, un progetto che per alcuni tratti somiglia a un'utopia realizzabile, ma che proprio per questo stimola in ognuno di noi la voglia di contribuire e di dimostrare di essere capaci, nonostante tutto, di aspirare a una città migliore e di impegnarsi per ottenerla.

Siamo profondamente grati all'Amministrazione comunale che ci ha dato l'opportunità di svolgere questo straordinario lavoro ma anche, se non soprattutto, a chiunque ha dato il proprio contributo, grande o piccolo che sia stato, a chi ha partecipato affrontando un percorso lungo, articolato, impegnativo, ma anche bello, ricco di stimoli, coinvolgente.

SUPERTRENTO lascia perciò in eredità una moltitudine di contenuti, alcune importanti visioni di insieme e un metodo: certamente perfettibile, probabilmente non sempre replicabile, ma comunque un riferimento per ogni futura possibile iniziativa partecipata.



Finito di stampare nel mese di marzo 2024



SUPERTRENTO

