

DOCUMENTO DI INDIRIZZO

per la Rigenerazione urbana degli ambiti territoriali
n° 8 - Area Ex-Italcementi e n° 9 - Piazzale Sanseverino
individuati dal METAPROGETTO - Destra Adige



trento



COMUNE DI TRENTO

PROGETTO MOBILITA' E RIGENERAZIONE URBANA

Premessa Il Metaprogetto

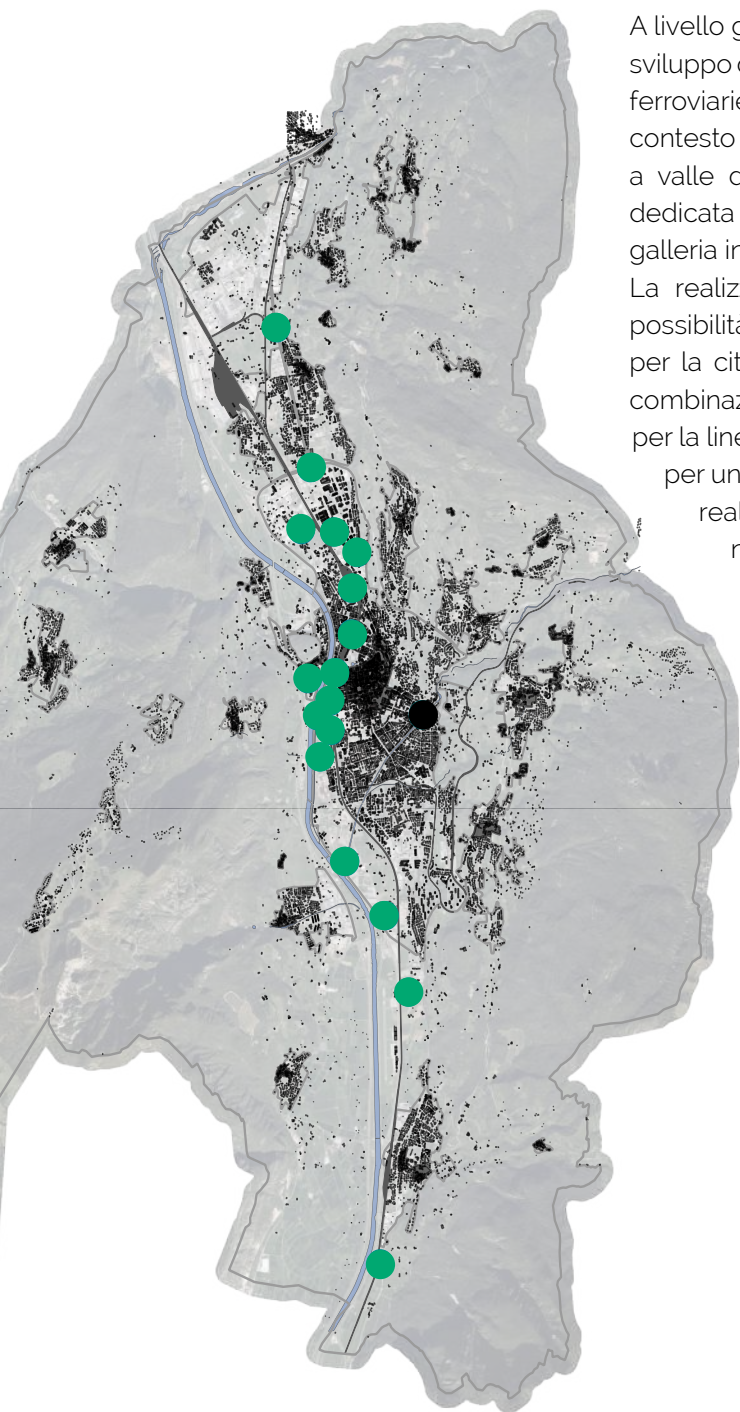
A livello generale, la città di Trento vedrà nei prossimi anni lo sviluppo di interventi di grande rilievo relativi alle infrastrutture ferroviarie. In particolare è in fase di realizzazione – nel contesto del potenziamento della ferrovia del Brennero a valle del nuovo Tunnel – la Circonvallazione di Trento dedicata alla linea merci che bypasserà il centro urbano in galleria in sinistra orografica, sotto la collina est.

La realizzazione della circonvallazione ferroviaria apre la possibilità di pensare ad un progetto ancora più ambizioso per la città di Trento, che può essere realizzato proprio in combinazione con i lavori della circonvallazione ferroviaria per la linea merci: l'interramento della linea ferroviaria storica per un tratto di 2,5 km in centro urbano, con la contestuale realizzazione di un sistema di collegamento rapido tra nord e sud di Trento.

Questo complesso programma di rinnovamento urbano a partire dalle opere di infrastrutturazione del territorio è stato denominato "Progetto integrato" ed è stato definito all'interno di due Protocolli di intesa, sottoscritti dal Comune di Trento, Provincia autonoma di Trento e RFI Spa negli anni 2018 e 2019.

Per affrontare la complessità di questo importante scenario, a partire dal 2021 l'Amministrazione ha elaborato un Metaprogetto generale, al quale sono affidati principalmente due obiettivi:

- l'individuazione dell'impatto sulla città dei previsti interventi sulle infrastrutture (principalmente sulla rete ferroviaria) in termini di rischi e opportunità;
- la proposta di indirizzi strategici che verranno successivamente sviluppati dai singoli progetti all'interno della cornice generale del Metaprogetto.



Una prima fase del Metaprogetto, denominata "Individuazione degli ambiti di trasformazione e analisi del contesto urbano, territoriale e delle previsioni strategiche sovraordinate" ha avuto come punto di partenza l'individuazione e la messa a sistema delle principali previsioni di intervento sulle opere infrastrutturali (viabilistiche e ferroviarie) di attraversamento della città di Trento. Sulla base di questa analisi, ed in seguito ad una lettura mirata del contesto urbano e territoriale attraversato dalle opere infrastrutturali oggetto di intervento, si sono individuati gli ambiti del comune di Trento che, per effetto di questi interventi infrastrutturali, saranno oggetto - o potranno potenzialmente essere oggetto - di trasformazioni.

L'attuale fase è identificata all'interno del Metaprogetto come "Predisposizione di un documento di indirizzo di progetto", finalizzata all'avvio di una fase di confronto per la promozione degli ambiti individuati.

Una sintesi della prima fase del Metaprogetto è stata pubblicata nel maggio 2022 nel Quaderno 1 di TrentoLab *La città e la ferrovia – un progetto integrato per la rigenerazione urbana*.

I nuovi scenari della mobilità

Gli interventi sulla mobilità come motori di rigenerazione urbana

Gli interventi infrastrutturali sulla mobilità rivestono un ruolo cruciale nella rigenerazione urbana, poiché partendo dalla necessità funzionale di migliorare la connessione tra diverse aree e più in generale tra la città ed il territorio di riferimento, offrono l'opportunità di trasformare anche il tessuto sociale ed economico delle parti di città interessate dal tracciato delle infrastrutture. In particolare, come previsto dal PUMS vigente, due interventi di deciso potenziamento del trasporto pubblico di massa ed il progetto di ampliamento del polo delle stazioni in un'ottica di intermodalità offrono, in una prospettiva di medio e lungo termine, importanti opportunità di rigenerazione di parti di città fino ad oggi considerate marginali.

1 | Il potenziamento dell'asse nord sud

L'ipotesi di un collegamento "forte" del trasporto pubblico tra la zona nord e il centro città è stato spesso oggetto di dibattito e di esplorazioni progettuali sostenute non solo dalla necessità di governare un traffico privato estremamente consistente e impattante, ma anche dalla necessità di facilitare il "dialogo" e le "sinergie" tra i due poli che presentano la maggior offerta commerciale e di servizi della città.

Dalla prima ipotesi progettuale inserita nel PUM del 2010, che aveva imperniato il sistema di mobilità proprio sulla previsione di un collegamento in sede propria tra Trento nord, Trento centro e il futuro ospedale (il cosiddetto progetto "Nordus") nel corso degli anni sono state esplorate diverse soluzioni progettuali, fino ad arrivare alla recente approvazione da parte della Giunta comunale dello studio di fattibilità, in coerenza con il PUMS vigente, del *progetto*

di prolungamento e potenziamento della ferrovia Trento-Malè nel tratto da Lavis a Mattarello denominato progetto "Nordus" (nell'ambito del progetto integrato della Città di Trento), in funzione di servizio urbano nel contesto delle altre reti a servizio della mobilità Nord-Sud.

2 | Il grande impianto del Monte Bondone

Per il collegamento tra la città e il Monte Bondone nel corso degli anni sono stati redatti moltissimi progetti, a partire dai primi decenni del Novecento. In nessun caso però si è dato seguito a tali progetti, nemmeno con l'inserimento negli strumenti urbanistici se non per una indicazione inserita nel PRG '89, successivamente stralciata.

Parallelamente al percorso di formazione della Variante al PRG 2019, si è sviluppato un vivace dibattito sul grande impianto di collegamento tra la città e la sua montagna nell'ambito dell'approvazione dello studio di sviluppo territoriale del Monte Bondone "Agenda strategica sistema Bondone 2035". Il dibattito ha visto emergere diverse ipotesi in merito alla localizzazione della stazione di partenza del "Grande impianto", al tracciato dello stesso ed alla tecnologia più idonea per realizzarlo.

Oggi la comunità si è convinta dell'opportunità di tale collegamento intendendolo opportunamente non come un semplice arroccamento a una stazione sciistica ma come una ben più significativa integrazione territoriale: una reciproca valorizzazione tra città e montagna intesa non solo in termini turistici ma anche, e forse prevalentemente, rivolta ai suoi stessi cittadini.

In questa ottica, il collegamento deve essere interrelato nel modo più stretto possibile con il sistema complessivo della mobilità.

Un importante impulso alla definizione del tracciato del Grande impianto è derivato dall'impostazione progettuale di uno degli ambiti strategici individuati dal Metaprogetto costituita dal nuovo *Hub multimodale presso l'area ex Sit*, che ne prevede la stazione di partenza e, soprattutto, dal finanziamento dell'intero importo necessario per la realizzazione dell'opera, parte con finanziamento statale e parte a carico del bilancio provinciale.

3 | Il nuovo Hub intermodale preso l'area "Ex SIT"

In un momento storico che prevede la trasformazione di importanti parti della città di Trento, uno degli ambiti individuati dallo strumento del Metaprogetto come polo di potenziamento ed estensione del centro intermodale principale della città presso l'area ex Sit è attualmente già in fase di cantiere.

Il potenziale rigenerativo connesso all'area "ex Sit" emerge chiaramente soprattutto nella prospettiva dell'interramento della linea ferroviaria che la lambisce sul lato est, ma assume valore anche a prescindere dall'interramento, vista la sua localizzazione strategica che sostiene la valenza di centro intermodale e la potenziale facilitazione del rapporto tra città e fiume.

La valenza del ricollocare la stazione delle autocorriere sull'area ex SIT deriva anche dalla previsione che da quest'area parta il collegamento con il Monte Bondone, con una fermata

intermedia in destra Adige nella zona ex Italcementi. L'ipotesi è che dall'ex SIT parta un primo tronco orizzontale di collegamento all'ex Italcementi da cui poi partire per risalire il Bondone. Questo primo tronco si configura non solo come parte dell'impianto per il Bondone, ma ancor prima come un elemento della mobilità cittadina per collegare le due sponde del fiume, andando ad affiancarsi alla prevista nuova passerella ciclopedonale nella prospettiva di collegare pedonalmente e ciclabilmente le due sponde e le sue attività. Un collegamento pedonale e ciclabile efficace tra le due sponde è condizione imprescindibile per fare dell'area destra Adige - ex Italcementi un vero quartiere della città.

4 | *Il percorso ciclopedonale simbolo delle connessioni*

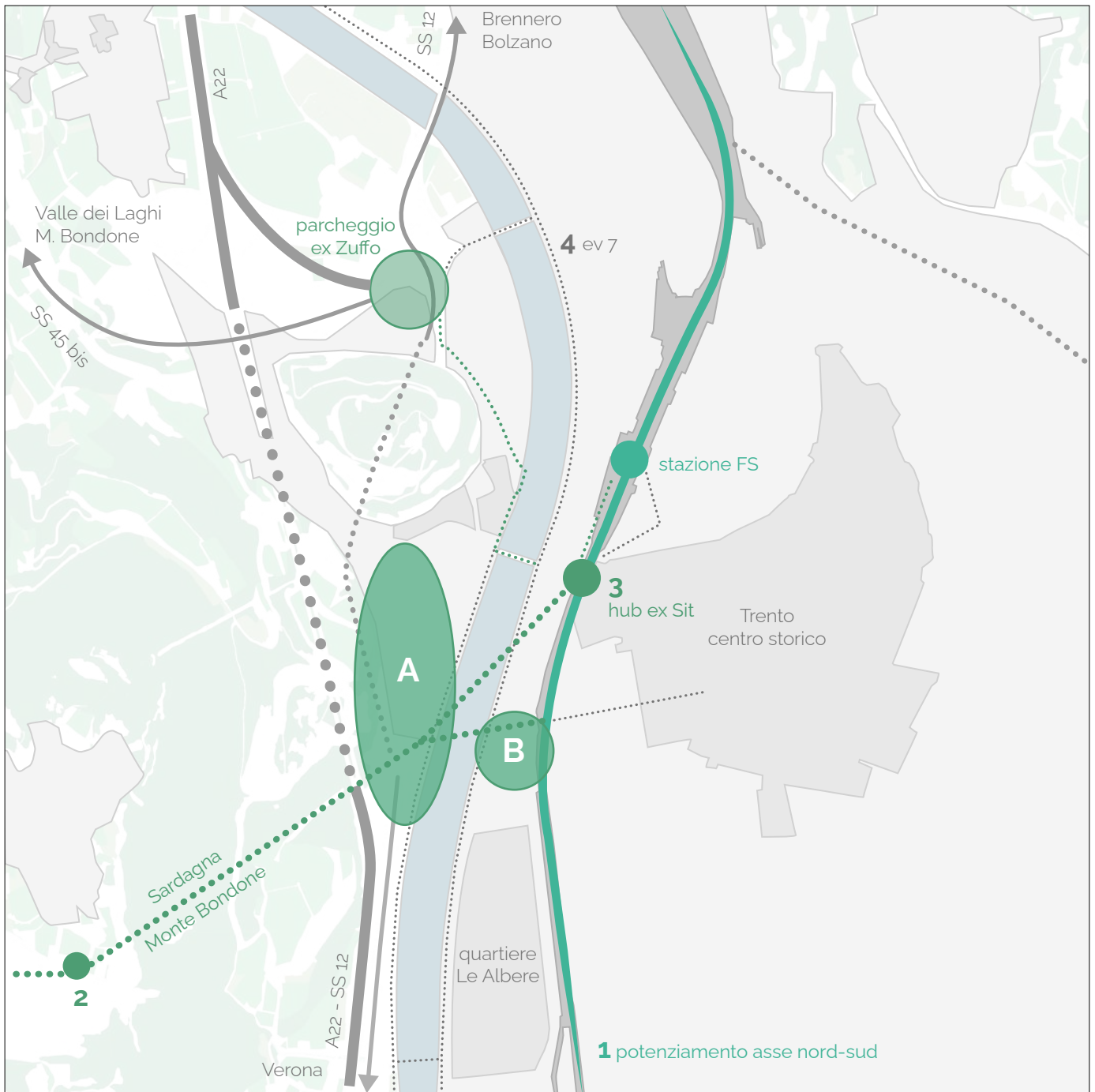
Altro elemento di sviluppo progettuale è quello della valorizzazione della rete ciclabile cittadina che, in corrispondenza del nuovo Hub intermodale, si interseca con la rete sovra-locale. La ciclabile che corre sull'argine del fiume Adige corrisponde infatti a un tratto della pista *Eurovelo 7 - Il percorso del Sole* che collega Capo Nord a Malta. Nel 2011, sulla ciclabile sul lungo fiume di fronte all'area ex SIT, si è stimato il passaggio di circa 200.000 biciclette.






Il progetto del centro intermodale, quale catalizzatore dei flussi della mobilità, si innesta simbolicamente, funzionalmente e formalmente sul territorio tramite un percorso ciclopedonale che collega la zona del centro della città con il fiume: una soluzione di connessione tra le parti della città separate dalla ferrovia, un elemento di valorizzazione della rete ciclabile ma anche un affaccio al fiume per riallacciare il rapporto andato perduto tra la città e l'Adige a seguito della sua rettificazione.

Lungo la sponda destra dell'Adige deve essere implementata la rete ciclabile e pedonale, già parzialmente esistente, al fine di consentire un miglior collegamento della mobilità dolce con il nuovo quartiere delle Albere (ed in particolare i poli di attrazione quali Muse e BUC) attraverso la passerella ciclo pedonale esistente in asse con il parco Fratelli Michelin.

Il Biciplan, approvato unitamente al PUMS dal Consiglio Comunale con delibera n. 24 del 9 febbraio 2023, prevede la realizzazione di un percorso ciclabile di attraversamento del ponte San Lorenzo, di collegamento tra i tratti di destra e sinistra Adige del percorso n. 1 della Bicipolitana e, attraverso via Dos Trento, con il parcheggio di Attestamento di piazzale Zuffo, già dotato di parcheggi protetti per le biciclette.

Verso ovest, la previsione di un superamento con un collegamento ciclo pedonale della tangenziale SS12 permetterebbe un accesso diretto dall'area ex Italcementi alla viabilità storica minore di collegamento con le frazioni di destra Adige e con le pendici della montagna.

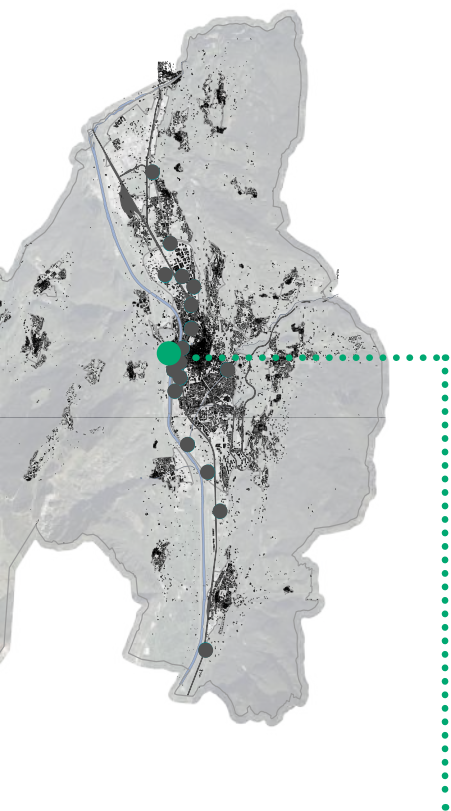


-  *autostrada A22*
-  *strade statali*
-  *connessioni pedonali e ciclopedonali principali*
-  *connessioni pedonali e ciclopedonali in progetto o da potenziare*
-  *connessioni di progetto: impianto a fune e passerella ciclopedonale*

AMBITI DI METAPROGETTO ANALIZZATI

- A** *ambito destra Adige*
- B** *piazzale Sanseverino*

Gli ambiti territoriali Ex Italcementi e piazzale Sanseverino



Le porzioni di territorio cittadino *destra Adige* – ex *Italcementi* e *Piazzale Sanseverino* sono state individuate tra gli ambiti di potenziale trasformazione urbana del Metaprogetto generale, che ne ha sviluppato una prima analisi.

Il presente elaborato delinea l'impostazione progettuale del programma di rigenerazione di tali ambiti specifici, che verrà sviluppato nei prossimi mesi all'interno del quadro di coerenza delineato dal Metaprogetto generale.

L'ambito territoriale denominato *Destra Adige* – *Piedicastello*, corrispondente alla porzione di territorio compresa tra l'abitato di *Piedicastello* a Nord e la rotatoria della *SS12* a Sud, nel tratto delimitato ad est dal *Lungadige S. Nicolò*, è un'area di circa 9 ettari appartenente per la quasi totalità della superficie a Provincia autonoma di Trento, Comune di Trento e Patrimonio del Trentino spa.

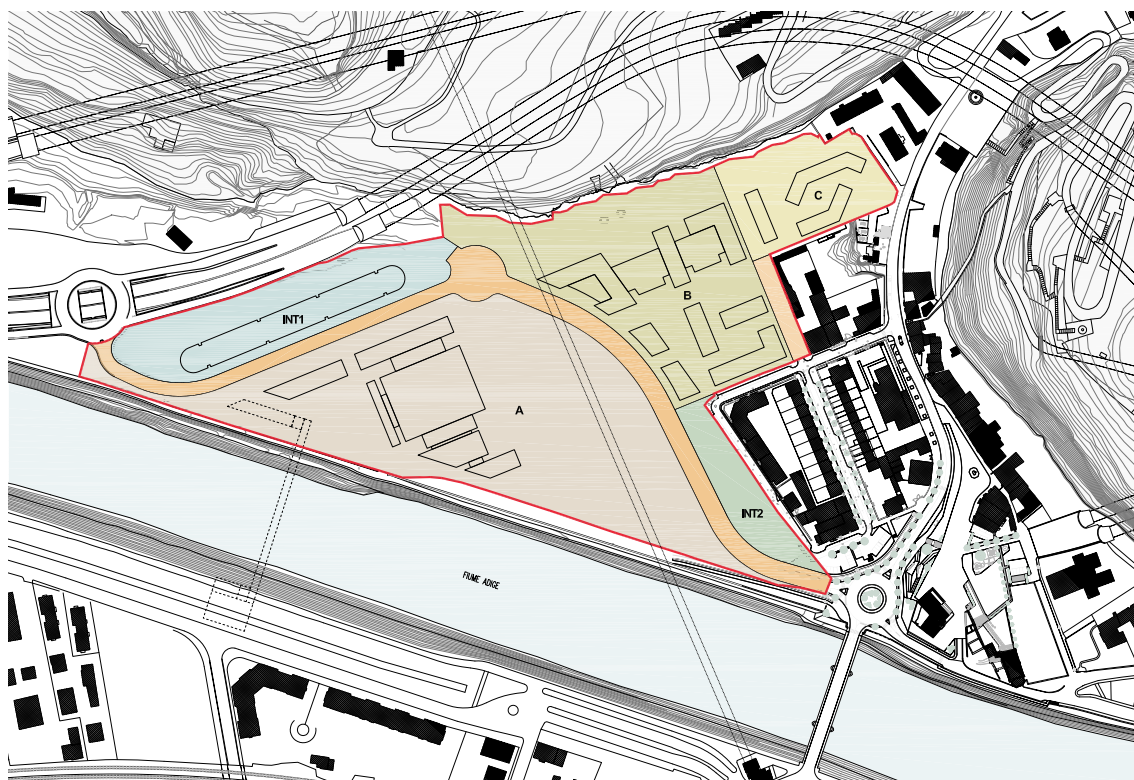











Questa porzione di territorio è stata occupata dai primi anni del Novecento dall'industria Italcementi. Il cementificio è stato chiuso definitivamente nel 2005, dopo essere stato usato come deposito per molti anni dopo lo spegnimento dei forni alla fine degli anni Settanta.

L'area è stata oggetto di un Piano guida elaborato nel 2020, all'interno del quale sono individuati distinti comparti edificatori e sono definiti i principali assetti viabilistici, funzionali e morfologici, oltre alle norme per la predisposizione dei successivi necessari piani attuativi.

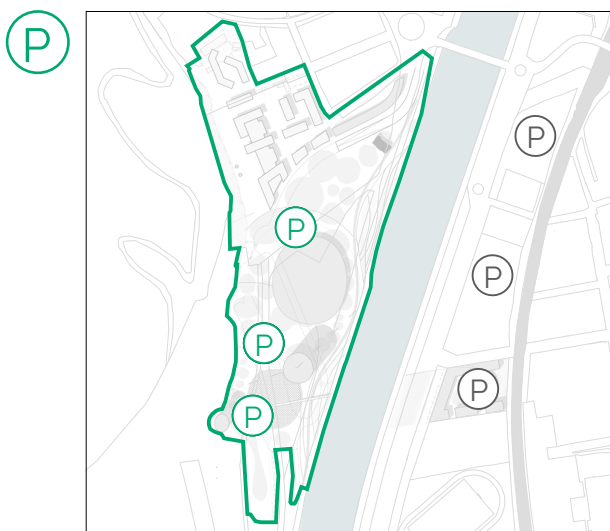
Ad oggi l'area non ha visto l'avvio di alcuna iniziativa edificatoria, ad esclusione del comparto C, anche in virtù di nuove e diverse aspettative e previsioni programmatiche che rendono di fatto non più attuali molte delle previsioni contenute nel Piano guida elaborato nel 2020.



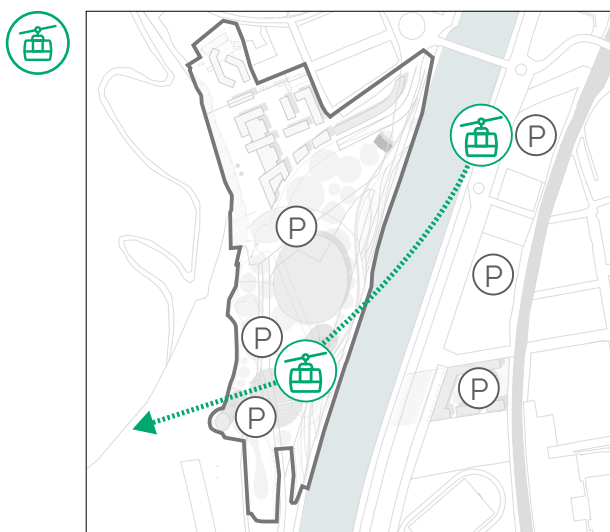
- | | |
|--|--|
|  <i>viabilità primaria (veicolare, ciclabile, pedonale)</i> |  <i>comparto C</i> |
|  <i>viabilità secondaria (veicolare, ciclabile, pedonale)</i> |  <i>ambito intercompartimentale 1</i> |
|  <i>comparto A</i> |  <i>ambito intercompartimentale 2</i> |
|  <i>comparto B</i> | |

Emergono esigenze di allineamento tra le indicazioni del Piano guida e le attuali ipotesi di definizione urbana dell'ambito territoriale, come ipotizzate da recenti finanziamenti per investimenti infrastrutturali ed orientamenti degli enti proprietari delle aree.

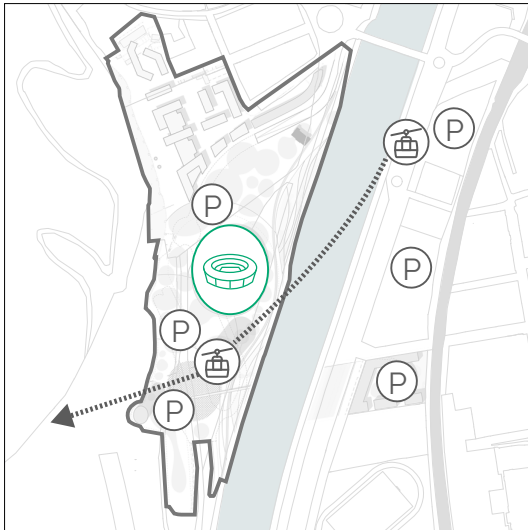
Nel concreto, gli interventi di trasformazione urbana dell'ambito territoriale denominato Destra Adige - Piedicastello perseguono l'obiettivo di insediare le seguenti funzioni principali:



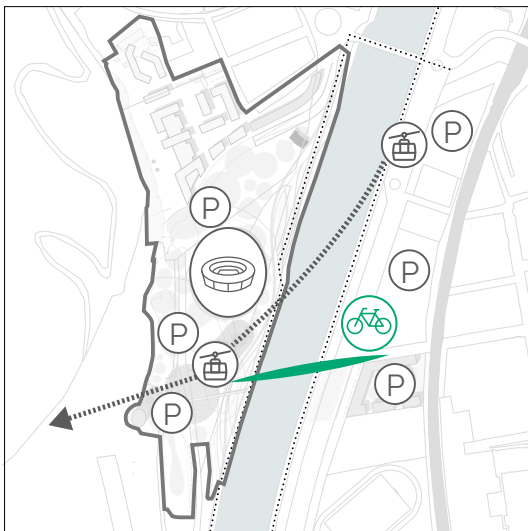
- un sistema di **parcheggi** in struttura che consentano la sosta per le auto sia delle persone dirette in centro storico (pendolari e turisti), sia delle persone dirette alle attività molto attrattive che verranno ospitate nel comparto;



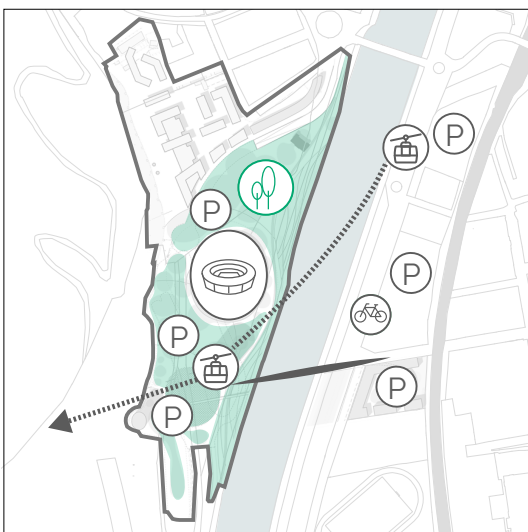
- la nuova **stazione di partenza dell'impianto a fune** che, partendo dal centro intermodale in sinistra Adige attraversa il fiume e, dalla stazione intermedia in destra Adige, raggiunge l'abitato di Sardagna ed il Monte Bondone, con la funzione di trasporto ettometrico di collegamento tra le due sponde del fiume e di trasporto rapido di massa per l'abitato di Sardagna e monte Bondone;



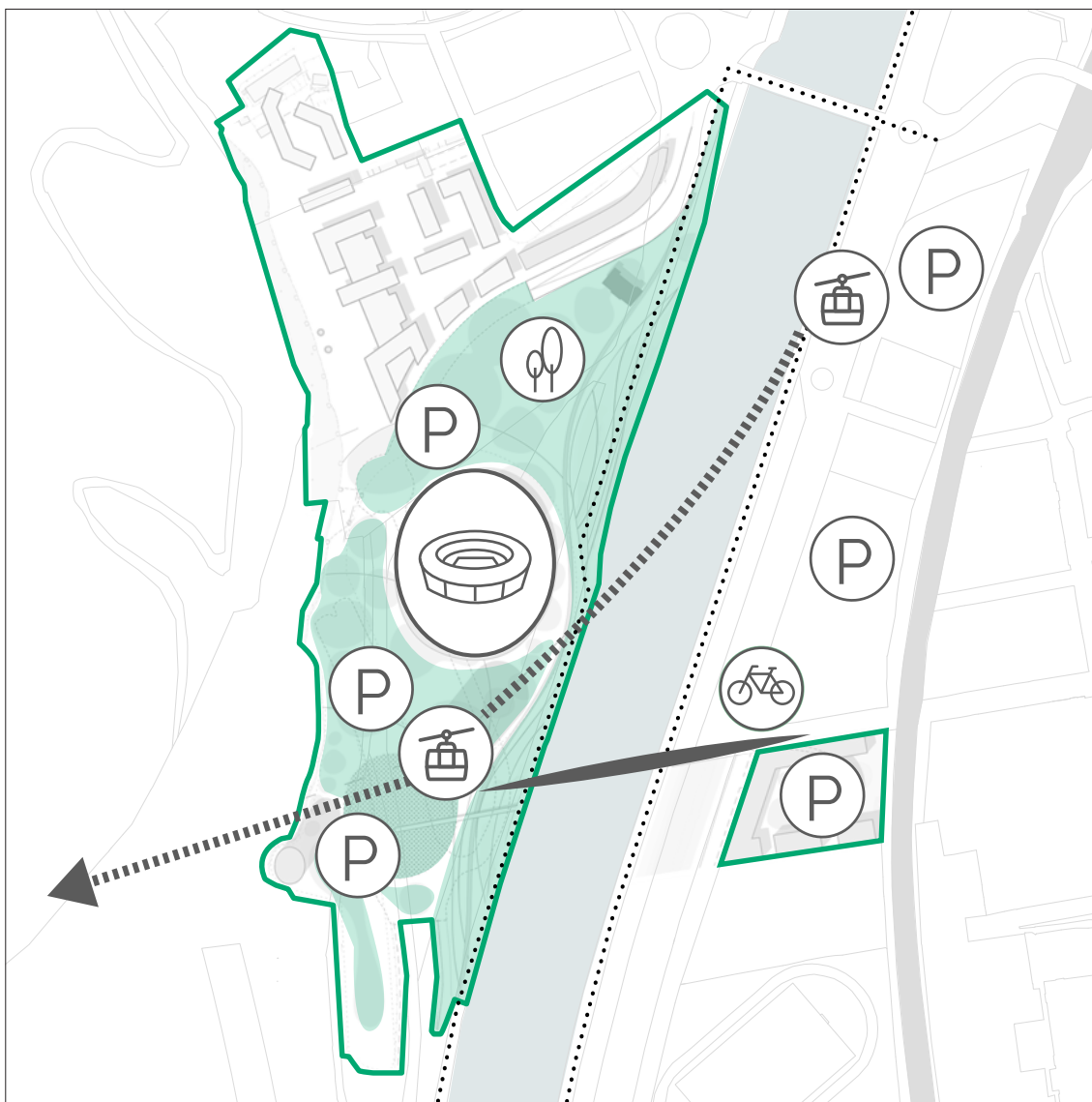
- la nuova **Arena** per eventi sportivi e per spettacoli in genere, con dotazioni di strutture e spazi ausiliari in grado di garantire il rispetto degli standard richiesti;



- la nuova **passerella ciclo pedonale**, in asse con Via Verdi, con funzione di collegamento efficace tra il centro storico e le nuove funzioni previste in destra Adige;

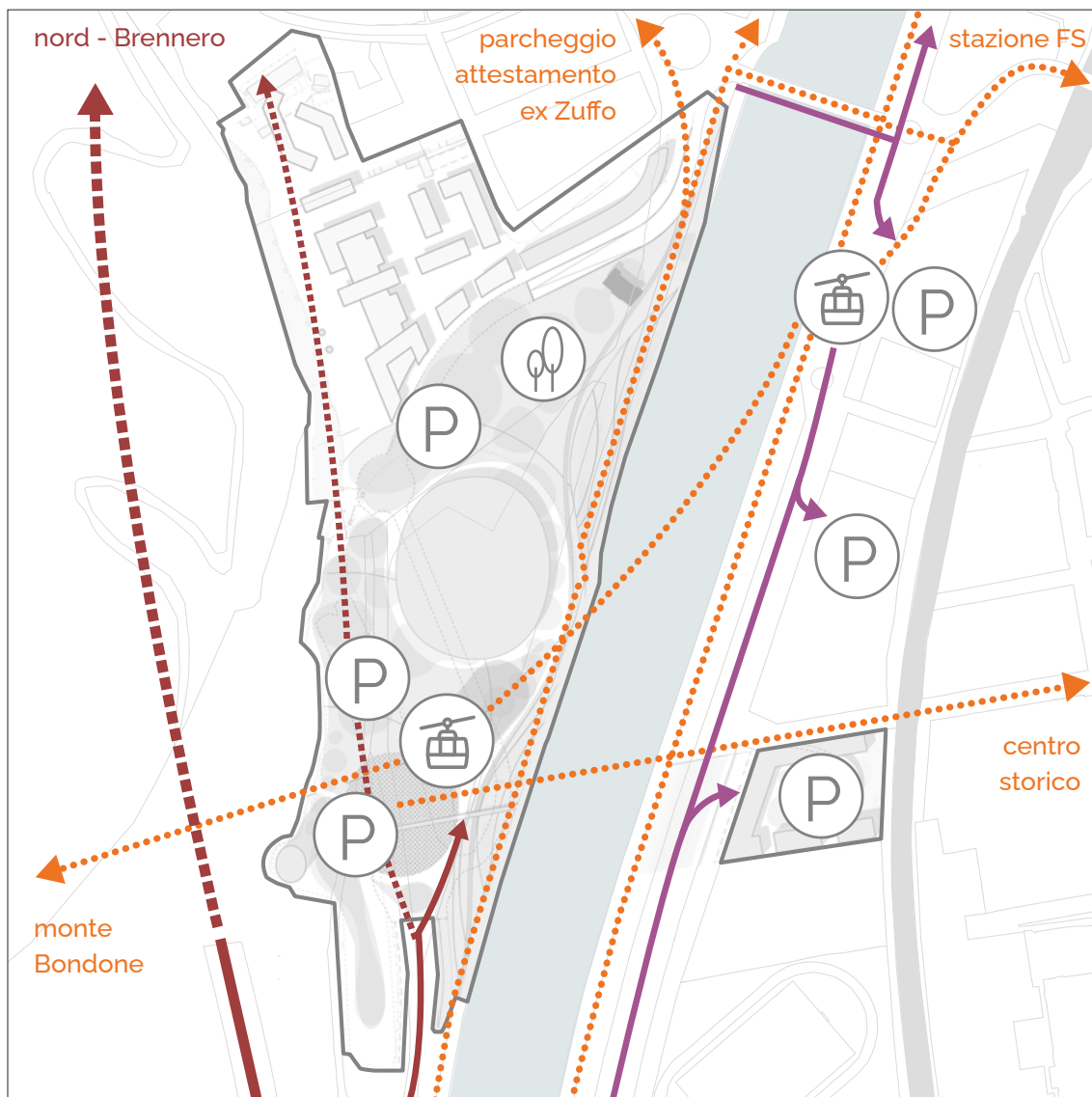


- il nuovo **parco** di rilevante superficie che, oltre a costituire un'importante area verde per l'abitato di Piedicastello, avrà una vocazione sportiva con dotazione di spazi attrezzati all'aperto a completamento dell'offerta di spazi indoor legati alla nuova Arena.



Ulteriore obiettivo consiste nell'individuazione di funzioni coerenti con il complessivo programma di sviluppo dell'ambito urbano in oggetto per **Piazzale Sanseverino**, area di grande importanza strategica in virtù della sua posizione che la identifica come un punto di cerniera ideale tra centro storico e destra Adige.

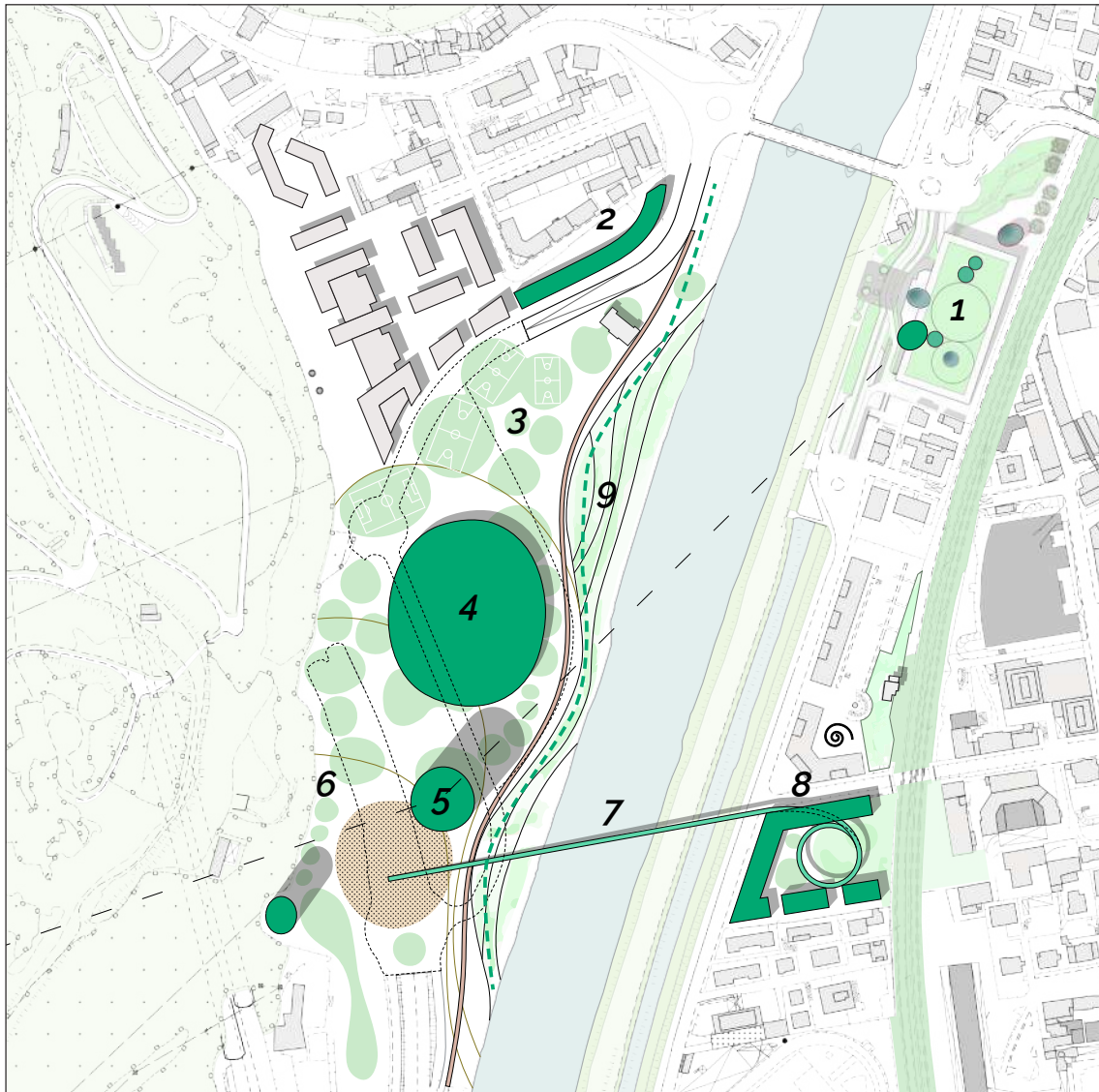
Lo studio dei principi di sviluppo territoriale e delle funzioni da insediare nell'area deve procedere parallelamente alla definizione delle **fasi di attuazione** del programma di trasformazione, per garantire ad ogni singolo intervento la necessaria autonomia funzionale e gestionale, in un quadro di coerenza generale compatibile con le risorse.



In termini di mobilità, obiettivo dell'Amministrazione è l'alleggerimento della pressione del traffico veicolare che grava sul centro della città mediante l'allontanamento dei principali attrattori di traffico – quali i grandi parcheggi e le funzioni di grande richiamo – e la creazione di un efficiente sistema di collegamenti di mobilità dolce. In quest'ottica, **il sistema della mobilità** per l'ambito territoriale prevede tre tipologie di percorrenza:

- **I percorsi di ambito territoriale**, costituiti dalle arterie di grande capacità (A.22 e SS.12) ad ovest del fiume Adige, utilizzate da tutti i veicoli che si muovono in direzione sud – nord con semplice attraversamento della città senza fermata o che entrano in città, anche per utilizzare servizi di carattere sovra-comunale, provenienti dal territorio circostante. Questi ultimi veicoli si fermeranno nei grandi parcheggi in destra Adige, collegati al centro da percorsi di mobilità dolce;
- **I percorsi di ambito pertinenziale**, costituiti dalle strade secondarie utilizzate dai veicoli che entrano nel perimetro urbano con destinazione predefinita, che nel caso dell'ambito in oggetto sono prevalentemente i parcheggi di sinistra Adige, con posto auto riservato a residenti, operatori o fruitori di servizi e attività economiche;
- **La mobilità dolce**, costituita dai collegamenti tra i parcheggi, le nuove attività di grande richiamo posti in destra Adige ed il centro, quali l'impianto a fune, la nuova passerella di attraversamento del fiume ed i percorsi ciclo pedonali.

Prima ipotesi di definizione del disegno urbano dell'area

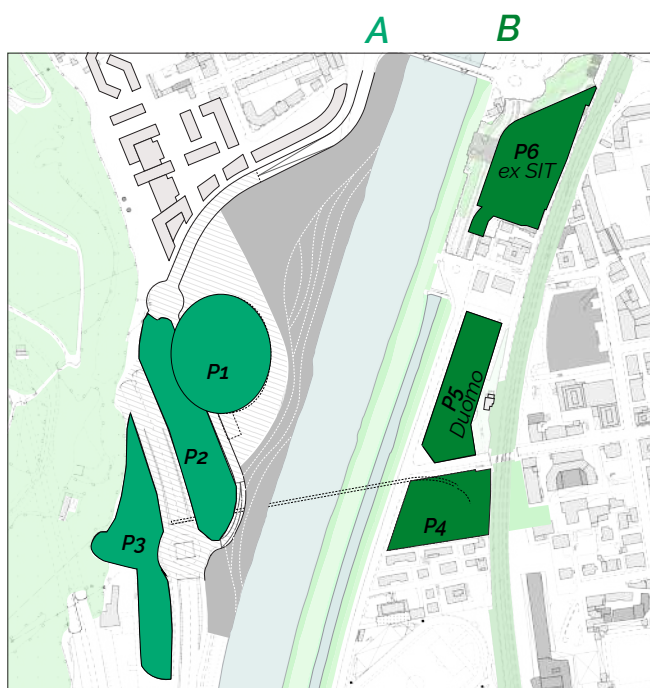


1. Hub intermodale area ex Sit
2. Nuovo edificato
3. Parco ludico - sportivo
4. Arena
5. Stazione di partenza impianto
Sardagna /Bondone
6. Parcheggio multipiano
7. Passerella ciclo pedonale
8. Nuovo edificato
9. Percorsociclo-pedonale

Articolazione degli elementi di indirizzo per la rigenerazione urbana

Si prevede l'insediamento delle seguenti funzioni generali:

- Il sistema dei parcheggi



Il nuovo sistema dei parcheggi lungo l'Adige come filtro della mobilità verso il centro:

A - i parcheggi di destra Adige: attestamento e servizio alle nuove attività

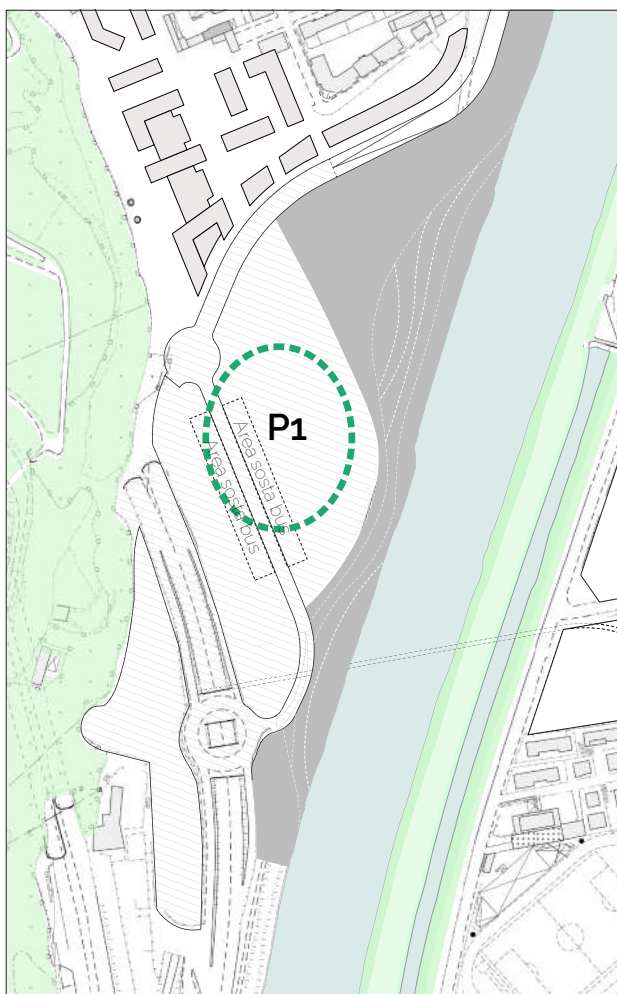
B - i parcheggi di sinistra Adige: per utenti preventivamente individuati (residenti e attività del centro)

A | Parcheggi di destra Adige

Il sistema di parcheggi (multipiano fuori terra e interrati al di sotto delle strutture sopra citate), che dovrà avere funzione sia di attestamento per l'ingresso in città, sia di servizio per le nuove strutture, e dovrà avere una collocazione accessibile sia alle singole attività previste in destra Adige, sia al comparto nel suo complesso. Questa funzione assume una valenza particolarmente importante all'interno della politica promossa dall'Amministrazione di allontanare i parcheggi pubblici (attrattori di traffico) dal centro storico, sostituendoli con parcheggi ad uso pertinenziale. In quest'ottica requisito essenziale per i parcheggi pubblici della destra Adige sarà l'efficacia dei collegamenti ciclo pedonali tra questi ed il centro storico.

I parcheggi della destra Adige sono concepiti in una logica di sistema, in cui il collegamento tra le varie strutture e la flessibilità distributiva consentono di adattare l'offerta di posti auto alla domanda effettiva, derivante dal flusso di persone dirette al centro storico e contestualmente alle varie attività previste in destra Adige. Il numero di posti auto complessivo del sistema dei parcheggi, nelle ipotesi di seguito indicate, è di circa 2.200 - 2.700.

A.1 | Parcheggio Arena- ca 1.000 posti

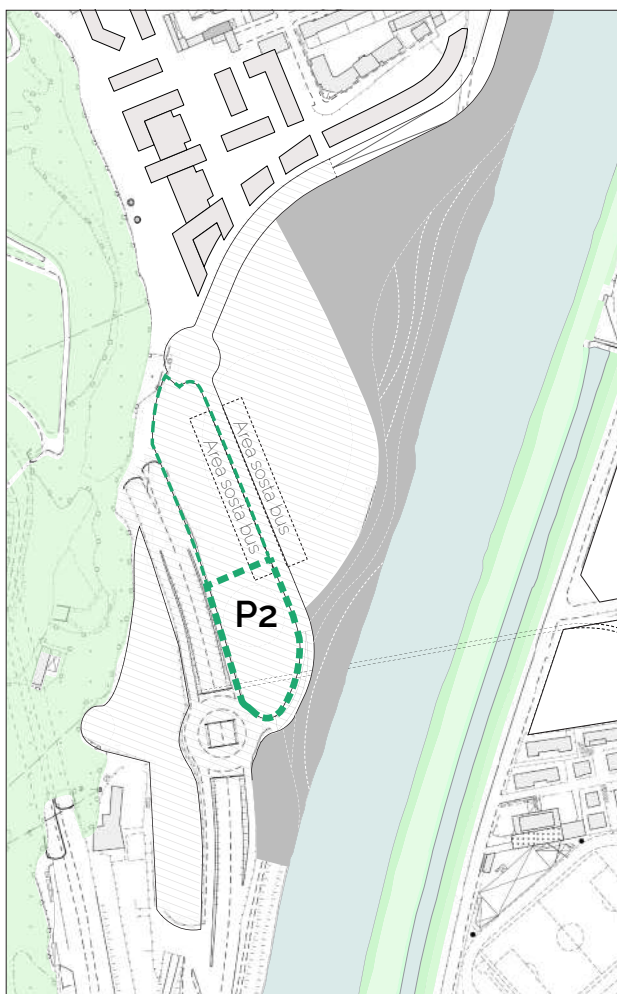


Il parcheggio è principalmente al servizio della nuova Arena, nella quale sono previsti eventi sportivi e spettacoli in genere, con capacità di richiamo importante per il contesto cittadino. Il parcheggio prevede la possibilità di sosta per l'arrivo e la partenza in un contesto sicuro e confortevole dei viaggiatori con pullman (vettori nazionali e internazionali) e degli utenti dell'Arena (atleti e tifoserie organizzate).

Il dimensionamento ipotizzato è di circa 1.000 posti auto, con le seguenti caratteristiche.

Superficie complessiva dell'area su cui è previsto l'intervento	ca. 17.500 mq
Proprietà dell'area	Provincia autonoma di Trento, Comune di Trento
Numero di posti auto possibili per piano	ca. 525
Numero di posti auto ipotizzati	2 piani per ca. 1.050 posti auto
Volume complessivo del parcheggio	2 piani per 105.000 mc
Costo di costruzione stimato (con ipotesi di 290 €/mc)	circa 30 M

A.2 | Parcheggio impianto a fune – ca. 300 (+330) posti

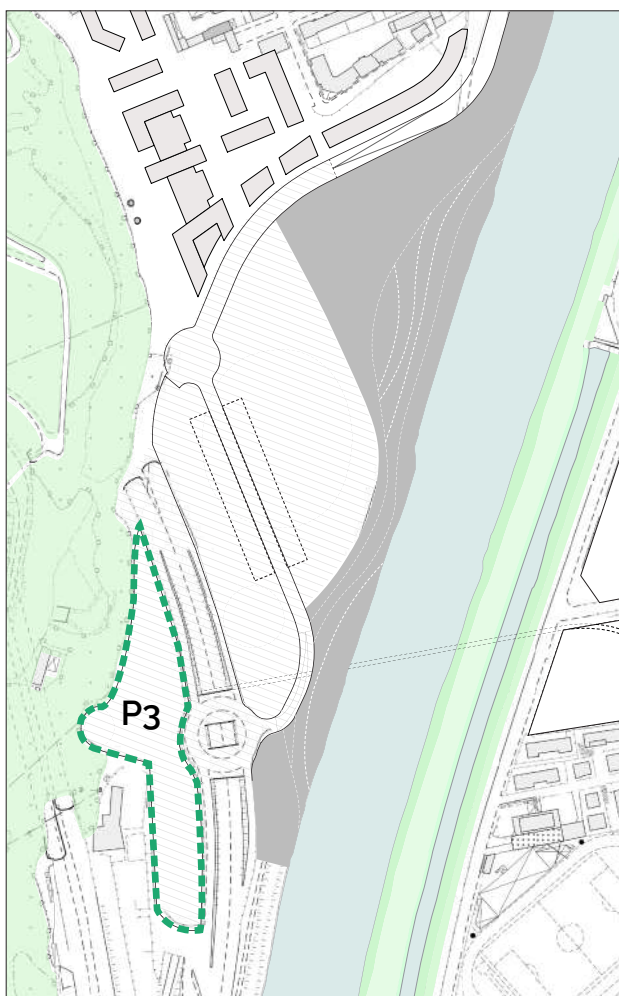


Il parcheggio è principalmente a servizio del nuovo impianto a fune che dalla stazione intermedia di destra Adige collegherà direttamente il polo stazioni e la zona nord ovest del centro storico (mediante il centro intermodale in sinistra Adige), Sardagna ed il Monte Bondone. Il parcheggio prevede la possibilità di sosta per l'arrivo e la partenza in un contesto sicuro e confortevole dei viaggiatori con pullman (vettori nazionali e internazionali).

Il dimensionamento ipotizzato è di circa 300 posti in una prima fase, con la possibilità di ulteriore espansione fino a 630 posti circa, con le seguenti caratteristiche.

Superficie complessiva dell'area su cui è previsto l'intervento	ca. 10.500 mq
Proprietà dell'area	Provincia autonoma di Trento, Comune di Trento, Stato (in parte residuale), Privati (in parte residuale)
Numero di posti auto possibili prima fase	ca. 300
Numero di posti auto ipotizzati - eventuale seconda fase	ca. 630 posti auto
Volume complessivo del parcheggio	ca. 62.850 mc
Costo di costruzione stimato (con ipotesi di 290 €/mc)	circa 18,3 M

A.3 | Parcheggio tangenziale (SS12) – ca. 520 – 1.040 posti



La struttura si configura come un parcheggio di attestamento, in grado di intercettare il flusso di persone (principalmente pendolari ma anche turisti) dirette in città e provenienti dalla viabilità di principale accesso alla città (autostrada del Brennero, tangenziale SS12, viabilità da ovest). Da questo parcheggio di attestamento il collegamento diretto con impianto a fune e la passerella ciclo pedonale consentirà un rapido accesso senz'auto ad est al polo delle stazioni (incluso TPL) ed al centro storico e ad ovest al sobborgo di Sardagna ed alle località turistiche del Monte Bondone.

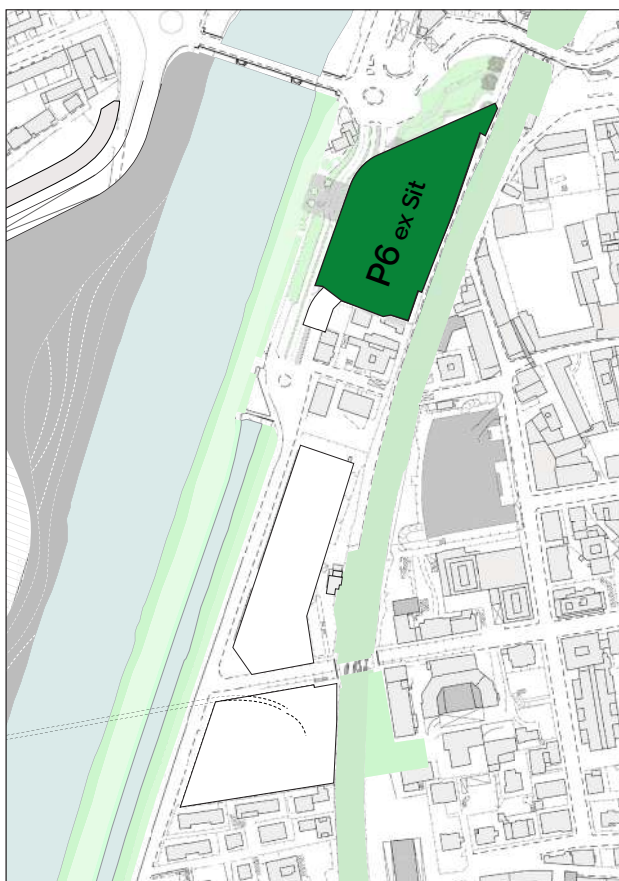
Il dimensionamento ipotizzato è di circa 520 posti auto (o 1.040, anche per fasi costruttive diverse), con le seguenti caratteristiche.

Superficie complessiva dell'area su cui è previsto l'intervento	ca. 9.000 mq
Proprietà dell'area	Comune di Trento, Privati (in parte minoritaria)
Numero di posti auto possibili per piano	ca. 260
Numero di posti auto ipotizzati	2 piani per ca. 520 posti auto (4 piani per ca. 1.040 anche in fasi successive)
Volume complessivo del parcheggio	2 piani per 52.800 mc (4 piani per ca. 105.600 anche in fasi successive)
Costo di costruzione stimato (con ipotesi di 290 €/mc)	2 piani circa 15,3 M (4 piani circa 30,6 M)

B | Parcheggi di sinistra Adige

Obiettivo dell'Amministrazione è l'allontanamento del traffico veicolare dall'ambito urbano del centro città e la sua sostituzione con un sistema di mobilità dolce di qualità, efficiente e sostenibile. Nel tratto di sinistra Adige è presente (in parte già realizzato, in parte di prossima realizzazione) un sistema di parcheggi, con una capienza potenziale indicativamente di 800 posti auto, da destinare alla sosta di utenti preventivamente individuati in base alla residenza o all'attività. L'apporto in termini di traffico veicolare per raggiungere tali strutture è pertanto limitato ai soli utenti titolari di un posto auto.

B.1 | Parcheggio centro intermodale – 150 posti

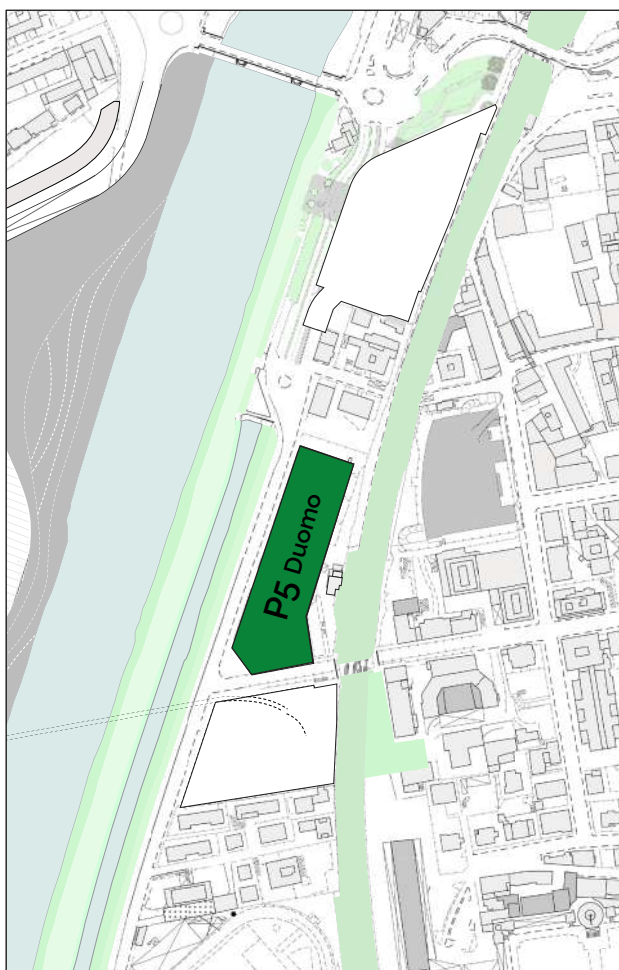


Il parcheggio, in fase di ultimazione, entrerà in funzione nel corso del 2026. E' un parcheggio pubblico ad uso pertinenziale, i cui posti auto verranno assegnati con durata definita a residenti e operatori economici del bacino urbano di riferimento, sulla base di criteri ancora da definire.

E' dimensionato per 150 posti auto, con le seguenti caratteristiche.

Superficie complessiva dell'area su cui è previsto l'intervento	ca. 8.000 mq
Proprietà dell'area	Comune di Trento, Provincia autonoma di Trento (in parte residuale)
Stato	in fase di realizzazione
Finanziamento	PNRR

B.2 | Parcheggio "Duomo" -200 posti

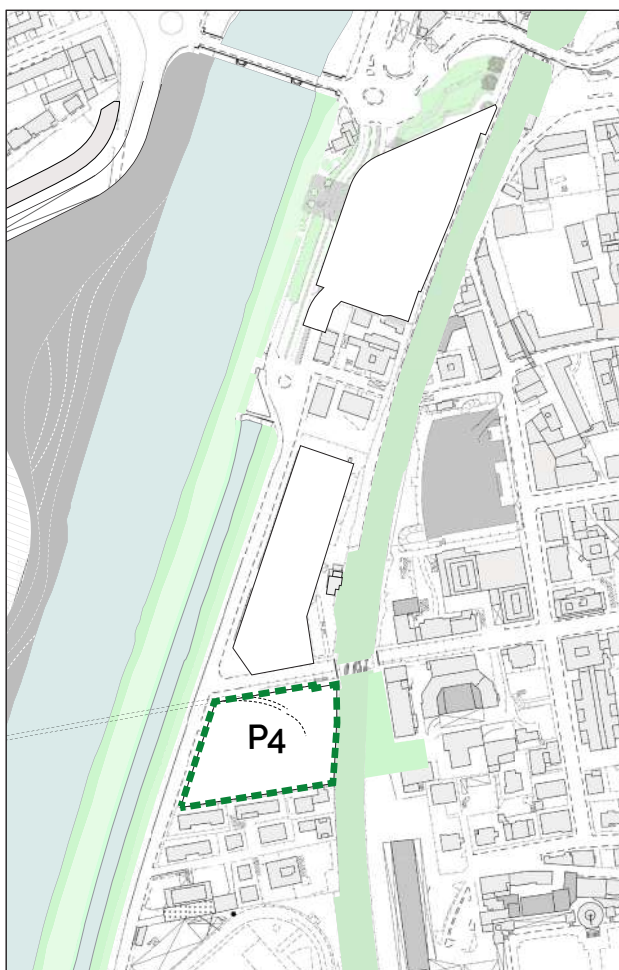


Il parcheggio, in funzione, è attualmente pubblico con tariffa oraria.

Ospita 200 posti auto, con le seguenti caratteristiche.

Superficie complessiva dell'area	ca. 8.000 mq
Proprietà dell'area	Privati (parcheggio pubblico in uso al Comune di Trento)
Stato	esistente

B.3 | Parcheggio Piazzale Sanseverino – ca. 440 posti

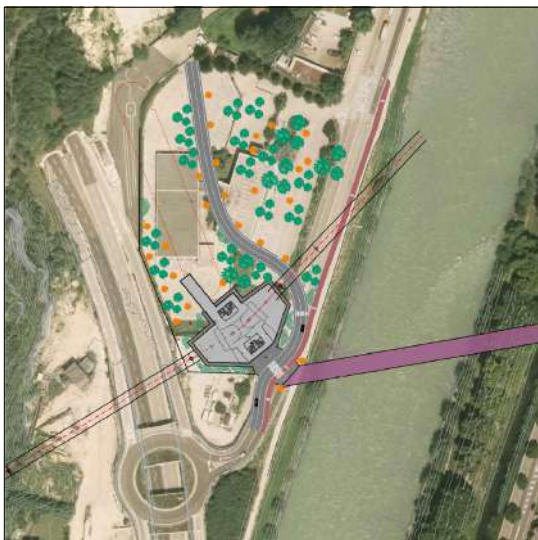


L'area, attualmente utilizzata come parcheggio pubblico di superficie, può potenzialmente essere oggetto di un intervento edificatorio comprendente, oltre a volumi fuori terra, anche un parcheggio interrato che, sulla base di una prima valutazione, potrebbe avere una capienza di 220 posti auto per piano. Nell'ipotesi di realizzare due piani di parcheggio interrato la struttura potrebbe accogliere circa 440 auto.

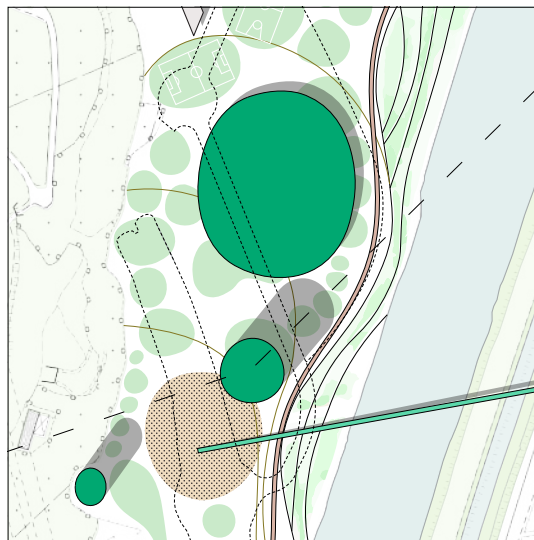
Il dimensionamento ipotizzato è di circa 440 posti auto, con le seguenti caratteristiche.

Superficie complessiva dell'area su cui è previsto l'intervento	ca. 6.500 mq
Proprietà dell'area	Università di Trento
Numero di posti auto possibili per piano	ca. 220
Numero di posti auto ipotizzati	2 piani per ca. 440 posti auto
Volume complessivo del parcheggio	2 piani per 19.500 mc
Costo di costruzione stimato (con ipotesi di 290 €/mc)	circa 5,7 M

- **La stazione intermedia dell'impianto a fune**



*Ipotesi PFTE
Provincia autonoma di Trento*



*Prima ipotesi di definizione del
disegno urbano dell'area*

Descrizione del progetto dal sito della Provincia autonoma di Trento:

Con delibera n. 1550 del 30 agosto 2022 la Giunta provinciale ha approvato gli esiti dello studio di fattibilità e il progetto preliminare, frutto del lavoro del gruppo congiunto Trentino Sviluppo, Provincia e Comune di Trento, per l'accesso alle risorse PNRR destinate al finanziamento di interventi relativi al trasporto rapido di massa, per la realizzazione di un nuovo impianto funiviario di trasporto collettivo tra la città di Trento ed i sobborghi del Monte Bondone.

L'intervento prevede la realizzazione di un impianto fisso a fune destinato al trasporto rapido di massa (TRM), si tratta di un nuovo impianto che andrà a connettere la città di Trento con i sobborghi del Monte Bondone.

E' stata identificata la necessità di realizzare un impianto che non sia a specifico uso turistico ma che si configuri come Trasporto Pubblico Locale, assorbendo quindi la funzione ad oggi svolta dalla Funivia Trento - Sardegna, migliorandone funzionalità e localizzazione attraverso la attivazione anche di un collegamento urbano tra sinistra e destra Adige presso il polo intermodale ex SIT, andando al contempo a prolungare il percorso sino alle località di Vaneze e Vason, portando così un servizio anche ai residenti ed ai fruitori della zona. Il progetto è suddiviso in due lotti funzionali, che potranno essere realizzati congiuntamente oppure potrà essere anticipata la realizzazione del primo lotto, dotato in ogni caso di autonomia funzionale, la quale prevede già la predisposizione per i tronchi successivi; il primo lotto funzionale dell'intervento garantisce il collegamento tra le due sponde del fiume Adige nella città di Trento, anche in relazione al nuovo polo attrattore dell'ex Italcementi in destra Adige, e prosegue verso il sobborgo collinare di Sardegna.

Per la realizzazione della proposta progettuale completa (due lotti) è stato previsto un importo complessivo di euro 74.977.317,91 I.V.A. inclusa. Per il lotto 1 è stato previsto un importo di euro 37.448.232,02 I.V.A. inclusa.

Allo stato attuale il Lotto 1 (centro intermodale in sinistra Adige – destra Adige – Sardagna) è finanziato con fondi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, mentre il Lotto 2 (Sardagna – Vaneze – Vason) è finanziato con fondi a carico del bilancio provinciale.

Il Progetto di fattibilità tecnico economica elaborato dalla Provincia autonoma di Trento per la richiesta di finanziamento ministeriale prevede la stazione di partenza dell'impianto presso il centro intermodale in fase di costruzione in sinistra Adige e la stazione intermedia in destra Adige, in corrispondenza del cortile sud dell'attuale Motorizzazione civile. Da qui l'impianto prosegue per le ulteriori stazioni di Sardagna, Vaneze e Vason.

Dalla relazione illustrativa del PFTE:

L'autostrada A22 attraversa la città di Trento in corrispondenza della zona del centro in destra orografica del Fiume Adige, sulla sponda opposta quindi rispetto al centro cittadino. A tale tracciato si affianca anche la superstrada, che permette di raggiungere la città dalle Vallate circostanti. L'obiettivo di gestione è quello di mantenere le automobili al di fuori del centro cittadino, potenziando la zona in destra orografica e configurandola come zona di attestamento ed al contempo facilitando la connessione tra le due sponde. In quest'ottica l'ultimo piano regolatore generale del Comune di Trento prevede la rivalutazione della zona denominata "Ex Italcementi", situata in prossimità del quartiere di Piedicastello sulla sponda destra del Fiume Adige.

La rivalutazione in progetto prevede una serie di interventi tra i quali la realizzazione di parcheggi multipiano di attestamento, facilmente raggiungibili grazie alla presenza dello svincolo della tangenziale e la realizzazione di un nuovo studentato universitario.

La zona sarà inoltre collegata attraverso una passerella ciclo-pedonale alla sponda opposta. In questo contesto si prevede quindi il posizionamento della prima stazione intermedia che sarà così in grado di raccogliere direttamente gli utenti che giungono a Trento tramite mezzi propri, evitando che questi si spingano con l'automobile sino al centro cittadino, alleggerendo così il traffico e facilitando il parcheggio. Questo primo tronco si configurerebbe quindi non solo come parte dell'impianto per il Bondone ma ancor prima come un elemento della mobilità cittadina per collegare le due sponde del fiume andando ad affiancarsi alla prevista nuova passerella ciclopedonale nella prospettiva di collegare pedonalmente e ciclabilmente le due sponde e le sue attrezzature.

Le previsioni del Piano guida elaborato nel 2020 non includono la stazione intermedia ed il posizionamento definito dal PFTE non è pienamente compatibile con lo sviluppo planimetrico del Piano.

Le indicazioni del progetto finanziato devono pertanto essere recepite, con particolare attenzione agli aspetti di integrazione del nuovo impianto con la visione generale di trasformazione urbana del contesto, soprattutto in termini di collegamenti, di accessibilità e di possibilità di sosta veicolare nel sistema dei parcheggi sopra descritto.

Proprietà	Comune di Trento Provincia Autonoma di Trento
Stato	finanziato
Finanziamento	Ministero dei Trasporti Provincia Autonoma di Trento
Possibili funzioni accessorie	attività di supporto alle funzioni ospitate

• **la nuova arena**

L'impianto sarà progettato per poter accogliere eventi di diverso tipo:

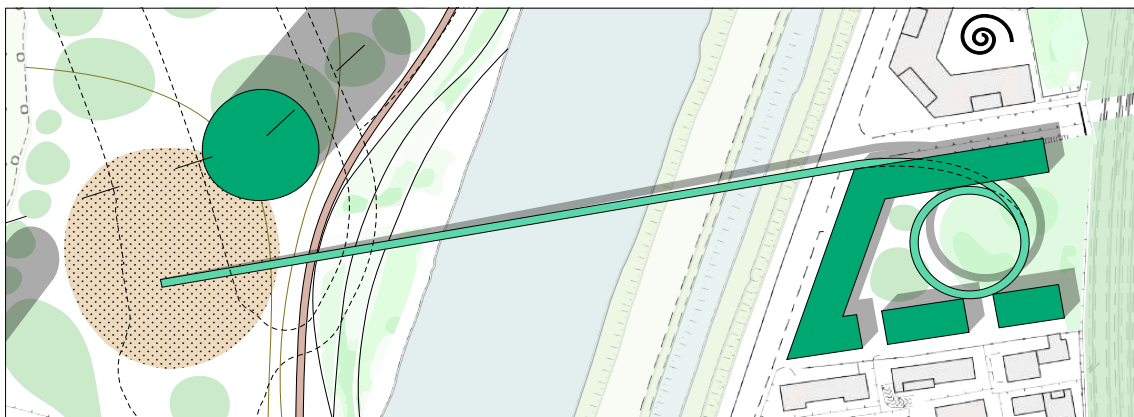
- sportivi: principalmente basket e pallavolo, ma la flessibilità della struttura deve poter garantire l'utilizzo anche da parte di altri sport (calcetto, tennis ecc.)
- spettacoli: musicali, festival ecc.
- sociali: convegni, conferenze ecc.

Nella struttura possono trovare spazio un campo principale per gli eventi più importanti e altri spazi per tutte le attività delle squadre giovanili delle società professionistiche e delle realtà locali (principalmente associazioni sportive), con possibili attività di ristorazione (anche aperti verso l'esterno in assenza di eventi), hospitality ed attività anche specialistiche legate al mondo dello sport (centri per fisioterapia ecc.).

Indicativamente l'impianto potrà avere una capienza tra 6.000 e 10.000 spettatori, sull'esempio di realtà assimilabili per dimensione e flessibilità di utilizzo.

Superficie di copertura ipotetica dell'edificio	ca. 10.500 mq
Volume ipotetico dell'edificio	ca. 110.000 mc
Proprietà dell'area ipotizzata per la costruzione	Provincia autonoma di Trento Comune di Trento, (in parte residuale)
Possibili funzioni accessorie	Ristorazione, attività specialistiche legate al mondo dello sport

• La passerella ciclopedonale



Prima ipotesi di definizione del disegno urbano dell'area

Con deliberazione della Giunta provinciale n. 1331 di data 22 luglio 2022 è stato approvato lo schema di Protocollo di intesa tra la Provincia autonoma di Trento e il Comune di Trento riguardante le indicazioni di programmazione strategica per gli anni 2022/2023. In tale accordo è previsto l'impegno della Provincia a finanziare, con le risorse disponibili a valere sul Fondo di cui all'articolo 16 comma 3 bis della L.P. 36/93 e s.m., la passerella sull'Adige per la connessione del centro cittadino all'area Italcementi, dove verranno ospitate le nuove funzioni, integrativa al sistema delle connessioni tra sinistra e destra Adige lungo l'asse via Verdi-parcheeggio di attestamento.

Il Consiglio comunale di Trento con Deliberazione n. 148 di data 13 dicembre 2022 ha approvato il Documento preliminare di progettazione dell'opera denominata "*Realizzazione passerella ciclopedonale sull'Adige*" (CUP D61B22002030007) per un importo di Euro 5.785.000,00.

La passerella ciclo pedonale sull'Adige è stata quindi ammessa a finanziamento provinciale a valere sul Fondo sopra citato con Deliberazione della Giunta Provinciale n. 1.861 del 13 Ottobre 2023 per una spesa ammessa pari a Euro 5.785.000,00.= e un contributo di Euro 5.495.750,00.= (pari al 95% della spesa ammessa).

La progettazione della passerella ciclo pedonale in asse con via Verdi richiede la definizione di alcuni aspetti preliminari:

- localizzazione planimetrica delle attività e funzioni da collegare sulle due rive del fiume;
- punti di partenza e arrivo, in relazione alla necessità di connessione derivante dalle valutazioni precedenti;
- studio delle interferenze con la viabilità ed i percorsi presenti e in programma relativamente ai collegamenti interni al comparto;
- prima valutazione tecnica relativa ai punti di appoggio ed alle quote, in relazione alle esigenze di imbocco dell'infrastruttura ed alla risoluzione delle interferenze.

La definizione progettuale preliminare del contesto urbano nel quale verrà inserita la nuova infrastruttura costituisce uno degli input necessari per il progetto della passerella.

Stato	finanziato
Finanziamento	Provincia Autonoma di Trento, Comune di Trento
Importo	circa 5,8 milioni

● Il parco

Il rapporto tra la superficie complessiva dell'area oggetto di trasformazione e l'ingombro delle strutture che ospiteranno le funzioni che si prevede di insediare permette l'ulteriore utilizzo di un'area di dimensioni rilevanti da destinare a spazio pubblico.

Quest'area assume una notevole importanza, oltre che per le dimensioni, anche per le potenzialità di rigenerazione del territorio, con una duplice valenza.

Dal punto di vista della transizione ecologica, una trasformazione della superficie da ex sito industriale ad area verde produrrà un indubbio beneficio ambientale, mediante la bonifica del terreno inquinato (eredità delle precedenti lavorazioni dell'industria del cemento) e la realizzazione di spazi verdi ecologicamente sostenibili.

In secondo luogo, la creazione di nuovi spazi pubblici di qualità porterà ad un incremento del beneficio sociale dell'intervento. In quest'ottica, sia la progettazione dei margini in continuità con il quartiere confinante di Piedicastello, sia la progettazione dell'allestimento dei nuovi spazi aperti, in particolare quelli a verde, dovrà procedere con particolare attenzione agli aspetti della sicurezza e dell'inclusività, considerando gli spazi aperti prima di tutto come luoghi della socialità.

In particolare, data la previsione di ospitare un'attività fortemente caratterizzante come l'Arena, gli spazi aperti dovranno caratterizzarsi per una vocazione aggregativo / sportiva, a completamento ed in sinergia con le funzioni ospitate nell'Arena, rivolta principalmente al mondo studentesco anche in considerazione della prossima realizzazione a Piedicastello di un nuovo studentato. Il parco andrà previsto in parte in terreno libero ed in parte a copertura dei futuri parcheggi interrati a servizio del comparto.

Superficie complessiva del comparto	ca. 56.000 mq
Proprietà dell'area ipotizzata per la costruzione	Provincia autonoma di Trento Comune di Trento,
Funzioni	Tessuto connettivo tra aree di progetto e abitate esistente con vocazione ludico- sportiva

● Piazzale Sanseverino

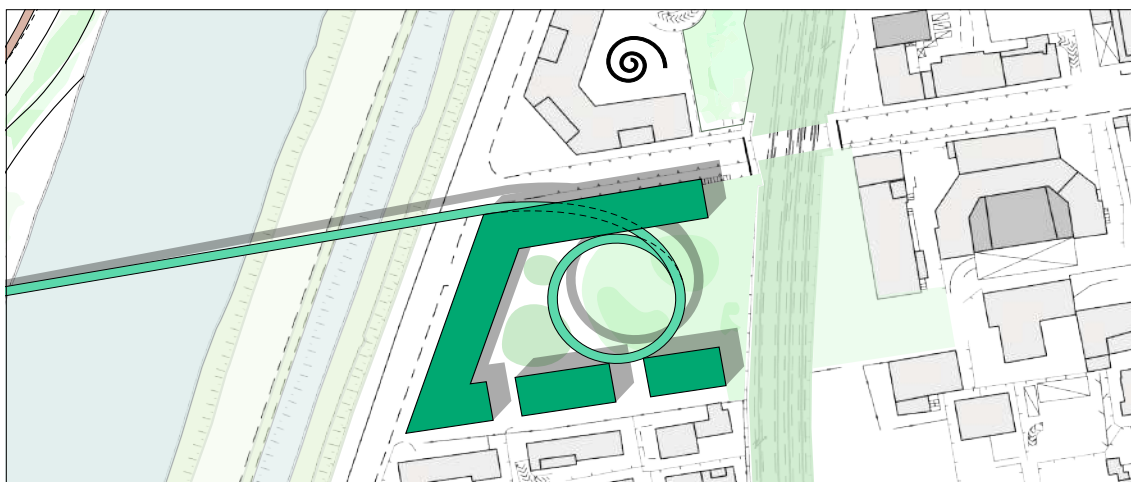
Piazzale Sanseverino, a differenza delle aree sopra descritte, si trova in sinistra Adige e pertanto non è direttamente interessato dal processo di trasformazione urbana previsto per il comparto di destra Adige – Piedicastello.

Si può definire tuttavia un'area di grande importanza strategica proprio in virtù della sua posizione che la identifica come un punto di cerniera ideale tra centro storico e destra Adige.

In particolare, affacciando direttamente sulla sponda est del canale Adigetto ed essendo tangente a via Verdi, l'area costituisce il punto di sbarco ideale per la passerella ciclo pedonale di attraversamento del canale stesso e del fiume Adige, sia nell'ipotesi progettuale di una passerella con attraversamento del canale alla quota di via Sanseverino, sia nell'ipotesi di un'unica passerella di attraversamento di via Sanseverino, del canale Adigetto e del fiume Adige ad una quota più alta, da raggiungere attraverso una rampa posizionata in piazzale Sanseverino.

Indipendentemente dal raccordo con la passerella, l'area presenta una potenzialità importante per la definizione del fronte urbano del lungofiume, attualmente confuso e privo di un disegno, che delimiti il perimetro occidentale dell'edificato e renda leggibile il suo rapporto con il fiume e la porzione di territorio che si apre ad ovest della città, caratterizzato da una prevalente dimensione naturale, con il fiume e le pendici della montagna. In relazione a quest'ultimo aspetto, il lato ovest della potenziale edificazione di piazzale Sanseverino è immaginato come un fronte costruito a delimitare il lungofiume, ma con delle ampie aperture ai piani inferiori per consentire un rapporto diretto tra la corte interna ed il fiume.

La prospettiva dell'interramento del tratto centrale della ferrovia costituisce inoltre un aspetto di grandissima potenzialità per lo sviluppo dell'area, per i nuovi rapporti che si verranno a creare con la parte urbanisticamente consolidata della città ad est di tale infrastruttura, in termini di collegamenti e creazione di nuovi spazi pubblici.



Prima ipotesi di definizione urbana dell'area

Superficie dell'area	ca. 7.300 mq
Superficie di copertura ipotetica dell'edificato	ca. 2.600 mq
Volume ipotetico dell'edificato	ca 50.000 mc
Proprietà dell'area ipotizzata per la costruzione	Università degli studi di Trento