



COMUNE DI TRENTO

PRG

VARIANTE 2001

STUDIO QUADRO N. 2

GRUPPO B+B+M+Z
prof. Joan BUSQUETS & BAU S.L.

1ª adozione: deliberazione del Consiglio comunale n. 57 del 14 marzo 2002
Adozione definitiva: deliberazione del Consiglio comunale n. 166 del 26 novembre 2002
Approvazione: deliberazione della Giunta provinciale n. 2808 del 23 ottobre 2003

INDICE

STUDIO QUADRO 2 – TRENTO NORD

A. DOCUMENTAZIONE PER LA VARIANTE DEL PRG

Schema strutturale
Schema viario
Progetti Speciali
Piani attuativi
Sotterramento della Ferrovia

B. PROGETTI SPECIALI

2.1 Progetto speciale 'STAZIONI'
2.2 Progetto speciale 'SCALO FILZI'
2.3 Progetto speciale 'TRENTO NORD'
2.4 Progetto speciale 'CENTOCHIAVI'
2.5 Progetto speciale 'CANOVA DI GARDOLO'

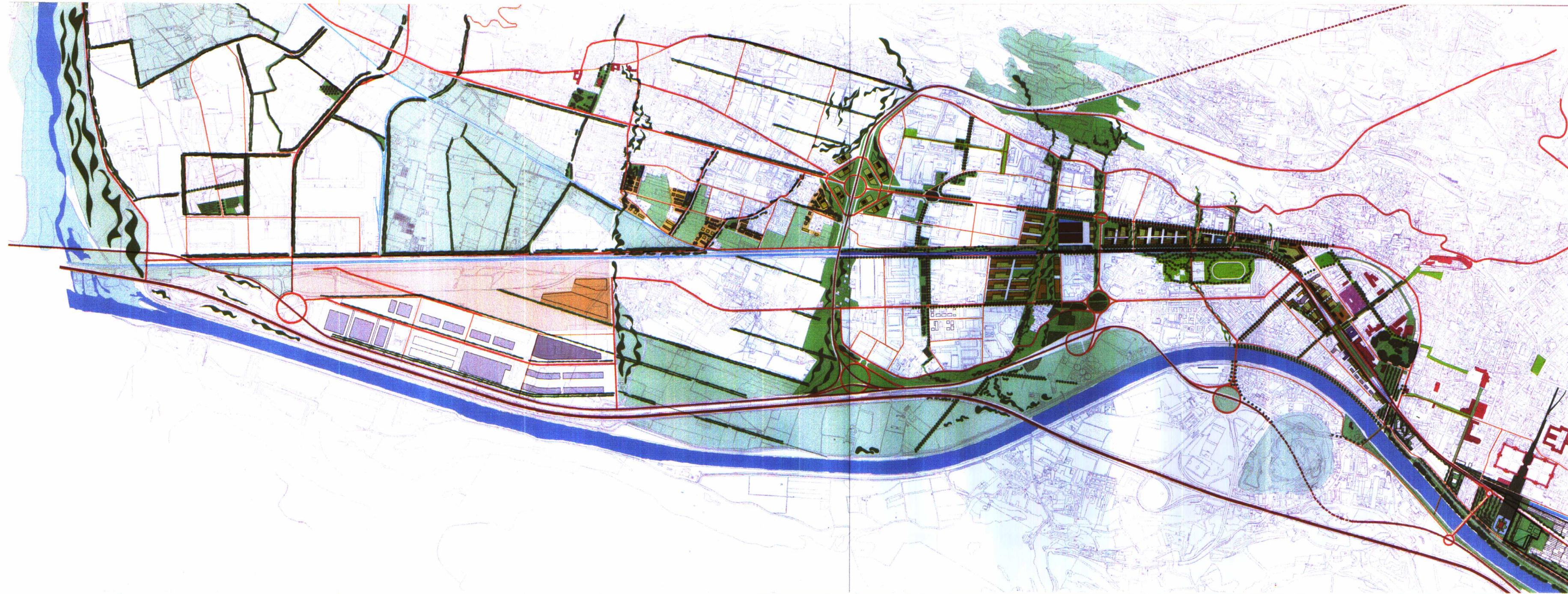
C. CORRIDOI AMBIENTALI

- Corridoio Verde dell'Area CPP. Studio di perimetrazione e variante PRG.
- Corridoio Verde Trento Nord. Studio di perimetrazione e variante PRG.
- Corridoio Verde di Gardolo.
- Corridoi Verdi dell'area produttiva di Trento Nord.

NOTA ESPLICATIVA

La finalità dello Studio Quadro è di assicurare coerenza e unitarietà a diversi Progetti speciali che vi ricadono. Ciò premesso, va precisato che alcuni degli emendamenti approvati in sede di prima adozione della variante 2001 e l'accoglimento di alcune osservazioni avvenuto in sede di seconda adozione hanno comportato modifiche ai Progetti speciali originari.

Considerato che lo studio Quadro non ha nessun valore prescrittivo ma essenzialmente documentario, esso viene riproposto nella sua versione originaria.

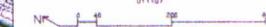


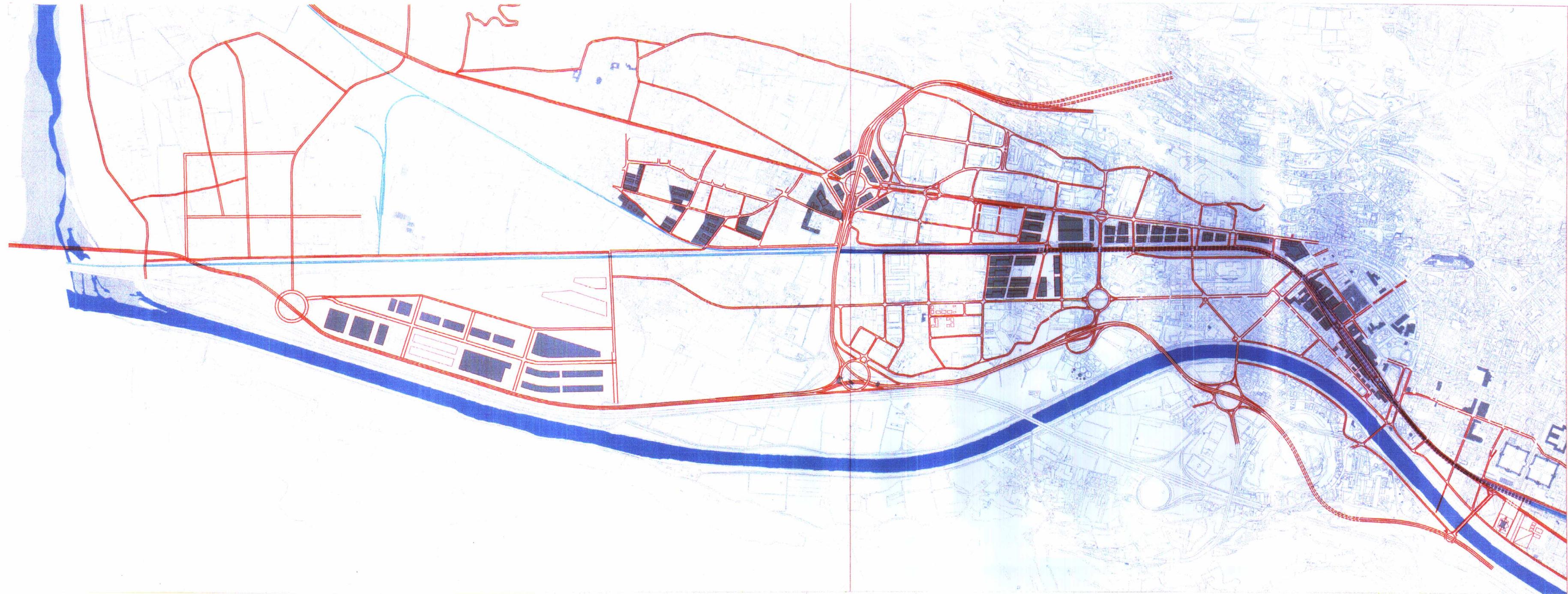
COMUNE DI TRENTO



Schema strutturale

prof. Jean BURQUETS & SAUSL
011137





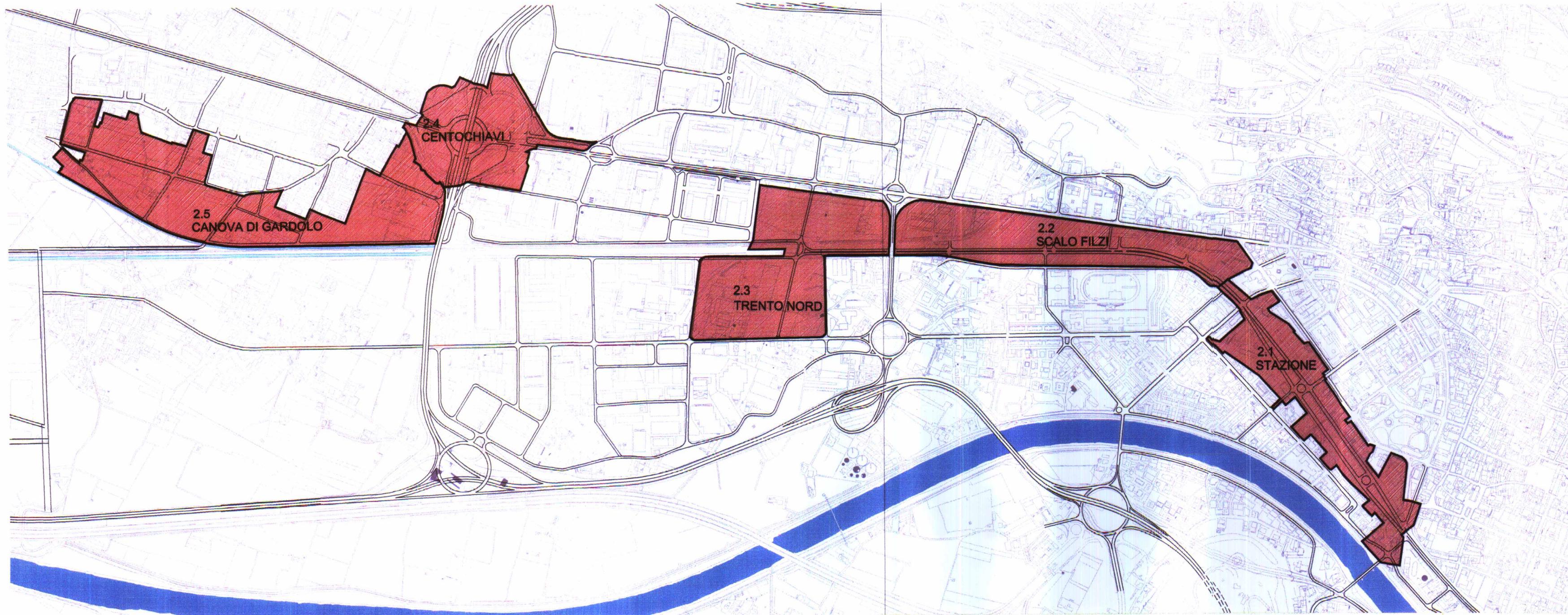
COMUNE DI TRENTO



Schema viario

prof. ING. GIUSEPPE B. B. S. S. L.
01107





COMUNE DI TRENTO



LE AREE DEI
PROGETTI SPECIALI

prof. Jean BUSQUETS & BAU.S.L.
011107



COMUNE DI TRENTO



STUDI PER LA REVISIONE DEL P.R.G.

PERIMETRAZIONE
PIANI ATTUATIVI

prof. Jean BULOZZI & ASSOCIATI
01107



COMUNE DI TRENTO



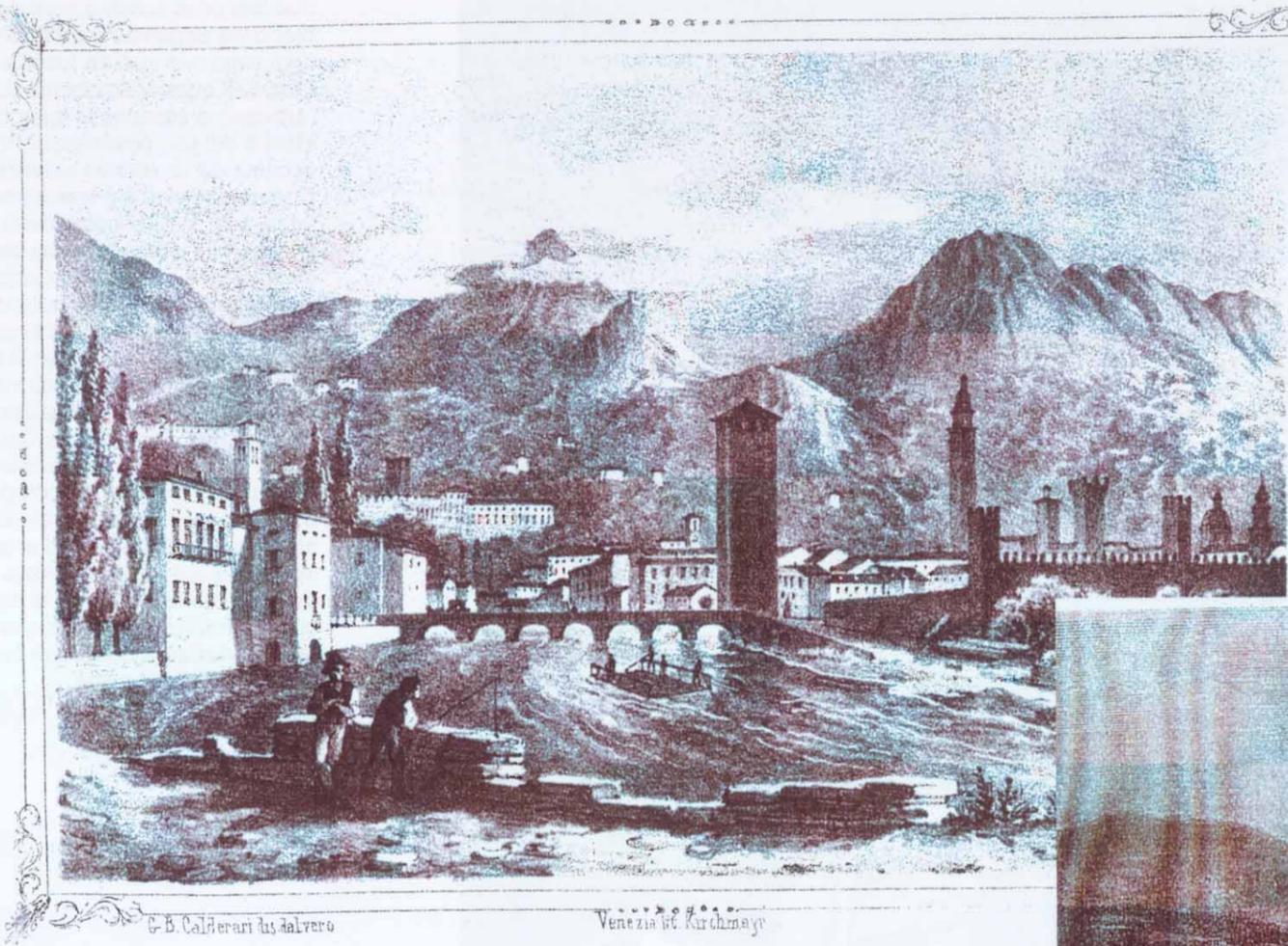
SOTTERRAMENTO DELLA FERROVIA

prof. Jean BUSQUETS & BAUSL
011107



ANALISI DELLO STATO ATTUALE

L'area del Piano Speciale è costituita da due lotti posti subito a nord della stazione, dietro via Segantini e corso Buonarroti, che oggi sono occupati da immobili e impianti ferroviari quasi interamente dismessi, dalla nuovissima stazione di testa della Trento-Malé e dal suo parcheggio. Proprio accanto c'è la vecchia palazzina sede della Dogana, destinata a trasferimento. I due lotti A e B sono separati dalla linea del Brennero; il lotto A, a ovest della ferrovia, si dispone verso corso Buonarroti, dal quale però è separato da una cortina di case che riduce le possibilità di accesso a due strette strisce a nord e sud. Il lotto B, a est della ferrovia, si affaccia su via Segantini salvo allontanarsi all'altezza della Federazione dei Consorzi Cooperativi, dietro alla quale ha un risvolto sulla via Centa. La superficie del comparto contiene anche due vecchi fabbricati austriaci per le abitazioni dei ferrovieri ed una striscia di suolo che scavalca la ferrovia collegando i due lotti. Un terzo lotto C si aggiunge in corrispondenza della stazione ferroviaria attuale, nell'area compresa fra la via Buonarroti e la ferrovia.

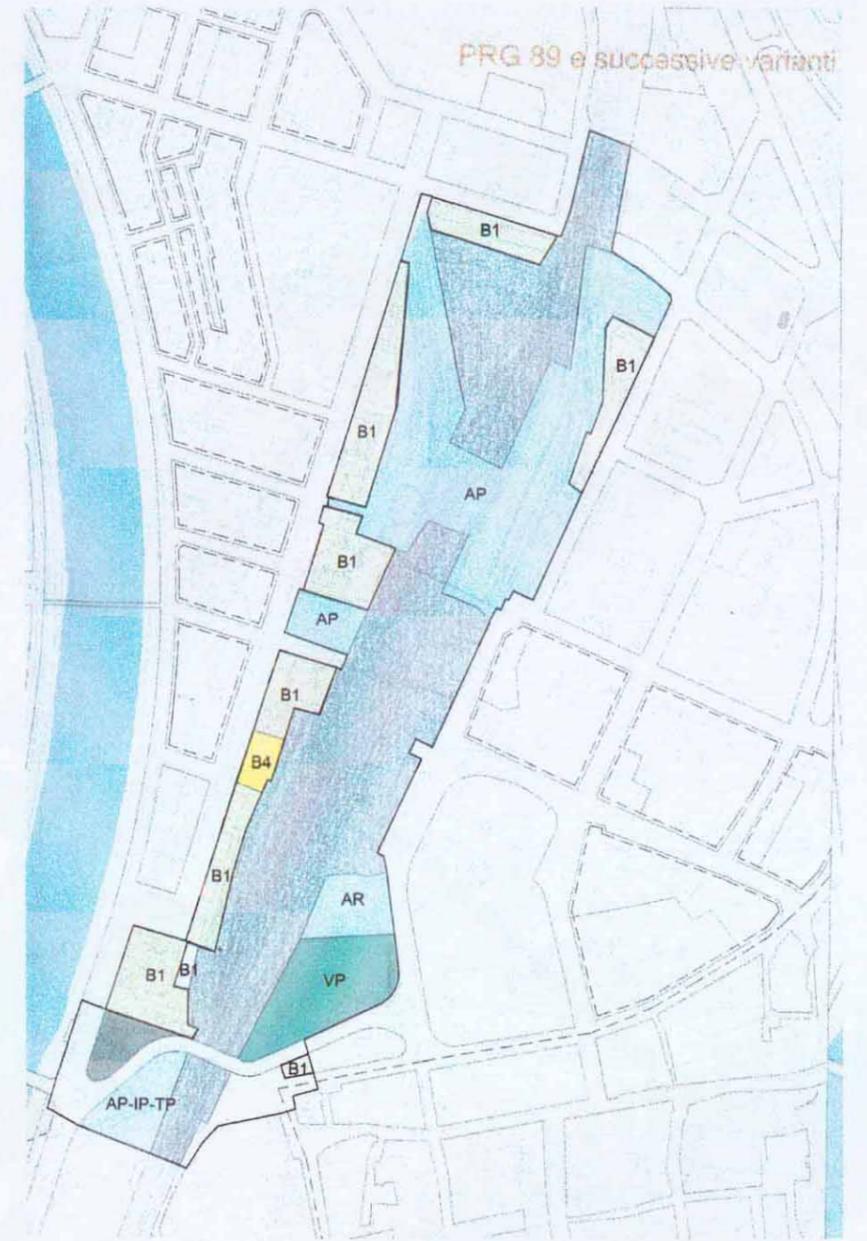
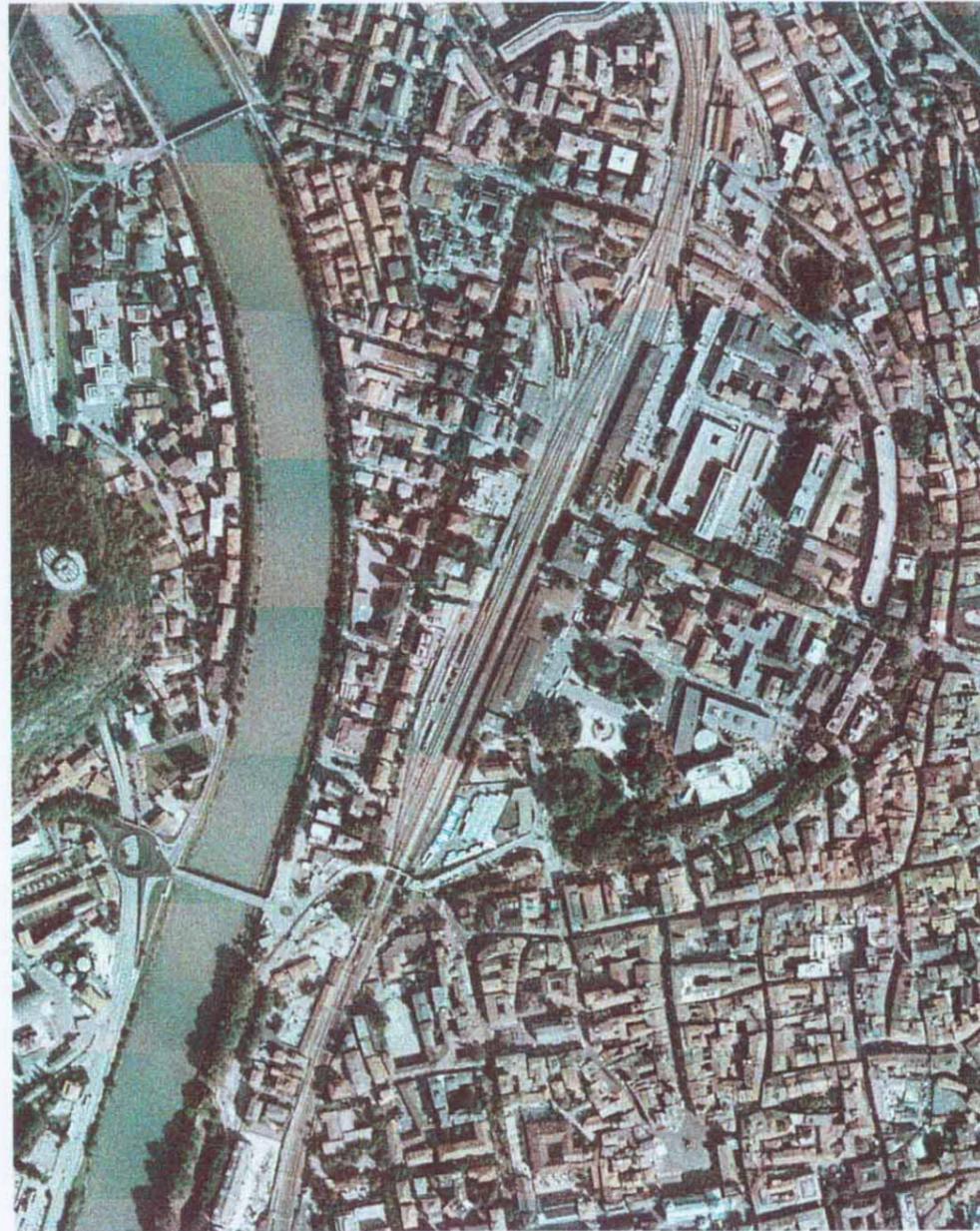


G. B. Calderari del vero

Venezia lit. Karchmayr

INGRESSO IN TRENTO PER IL PONTE DI S. LORENZO







COMUNE DI TRENTO



2.1 "Stazioni"
Proposta

prof. Jean BUSQUETS & BAZZAL
011197



LA PROPOSTA

STAZIONI

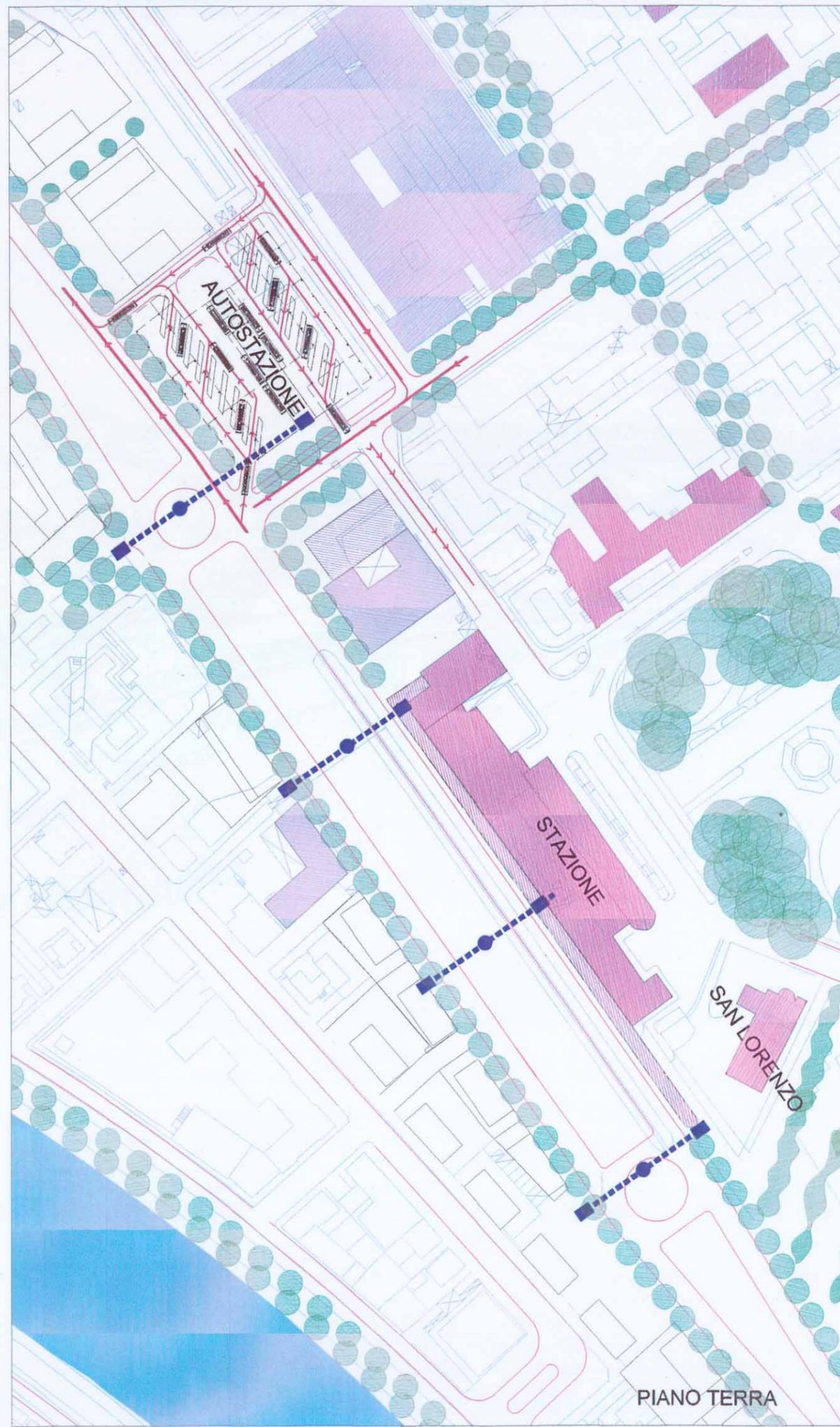
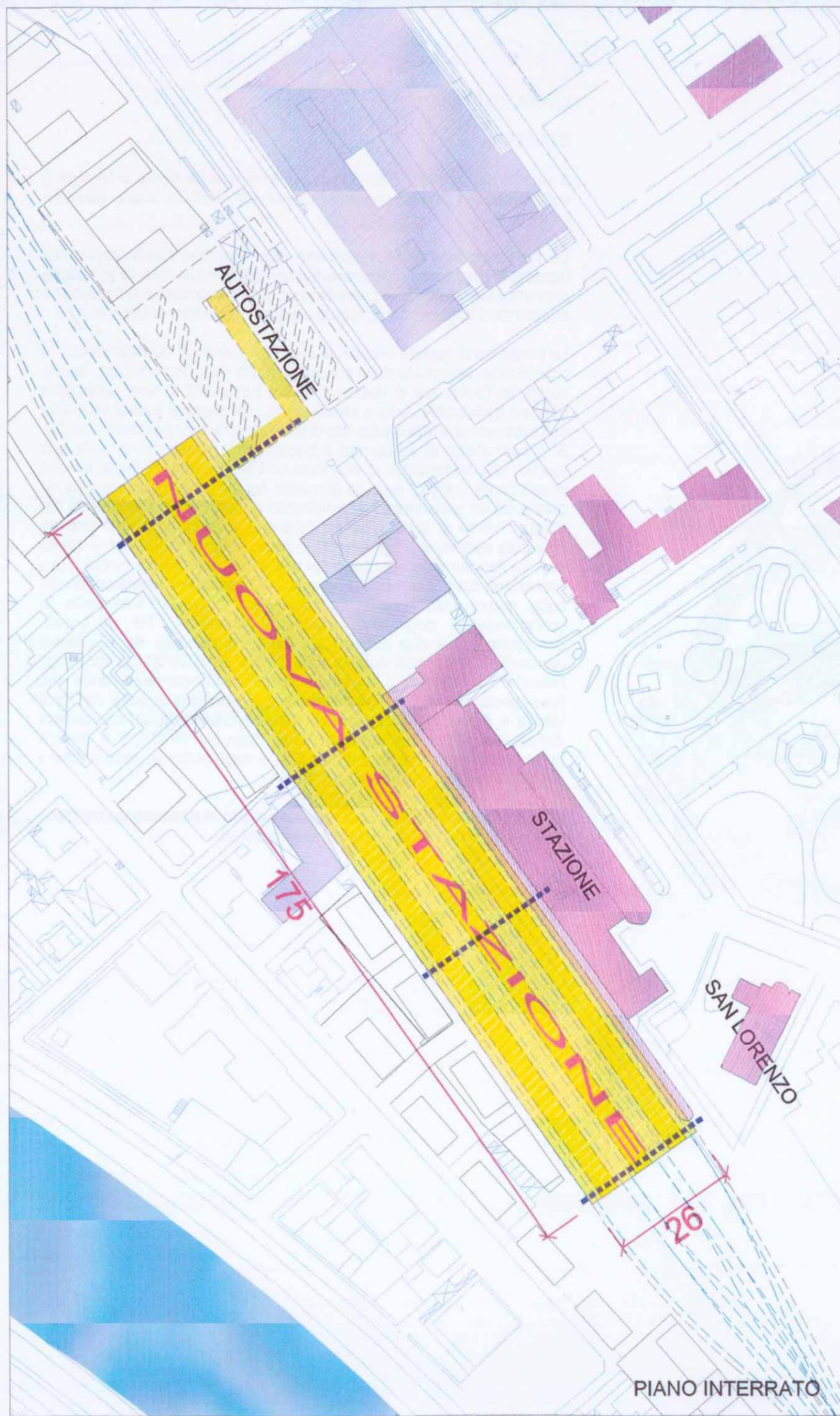
A seguito dell'interramento della linea ferroviaria l'accesso ai treni sarà sotterraneo in corrispondenza dell'attuale edificio della stazione ferroviaria.

La presenza inoltre della stazione degli autobus rende opportuna l'ipotesi di prevedere e facilitare lo scambio intermodale; la soluzione prevista è quindi quella di prevedere un nuovo accesso all'autostazione adiacente al boulevard e collegato alle linee ferroviarie sotterranee.

La presenza di queste infrastrutture e l'adiacenza di quest'area con la città storica, segnalata dalla presenza visiva della Torre Vanga, hanno suggerito l'esigenza di dotare il nuovo boulevard di una particolare sezione trasversale, tesa a sottolineare il carattere di nuova centralità dell'area nonché la sua essenza di punto di arrivo del percorso urbano. Si è così scelto di strutturare il boulevard in modo da formare uno spazio, che nonostante la sua indiscutibile linearità, potesse essere inteso come unitario, una via di mezzo fra il viale urbano e la piazza, grazie ad un progressivo allargamento della sezione trasversale dai margini verso il centro dello stesso. A questo proposito grande rilevanza apporterà il trattamento unitario delle facciate, la cui quinta seguirà l'andamento curvilineo del boulevard con altezze costanti (tre elevazioni) sottolineando così la sua unità spaziale. Questa continuità della nuova quinta delle facciate verrà interrotta solamente in corrispondenza degli attraversamenti trasversali. Tre di questi, corrispondenti ai due estremi ed alla parte centrale del boulevard verranno inoltre sottolineati da alberature e zone verdi: il primo lungo l'attuale via Centa, il secondo come prolungamento della via Romagnosi fino al fiume, e l'ultimo in corrispondenza della via Torre Vanga e del ponte San Lorenzo. Quest'ultima area verde, formata dall'attuale piazza Leonardo da Vinci, dalla piazza Dante e da una nuova area verde fra stazione FF.SS. e degli autobus, sarà anche il punto di arrivo del nuovo boulevard.

È inoltre possibile preservare l'attuale edificio di rimessaggio dei treni, adibendolo a nuovi usi, probabilmente museali.





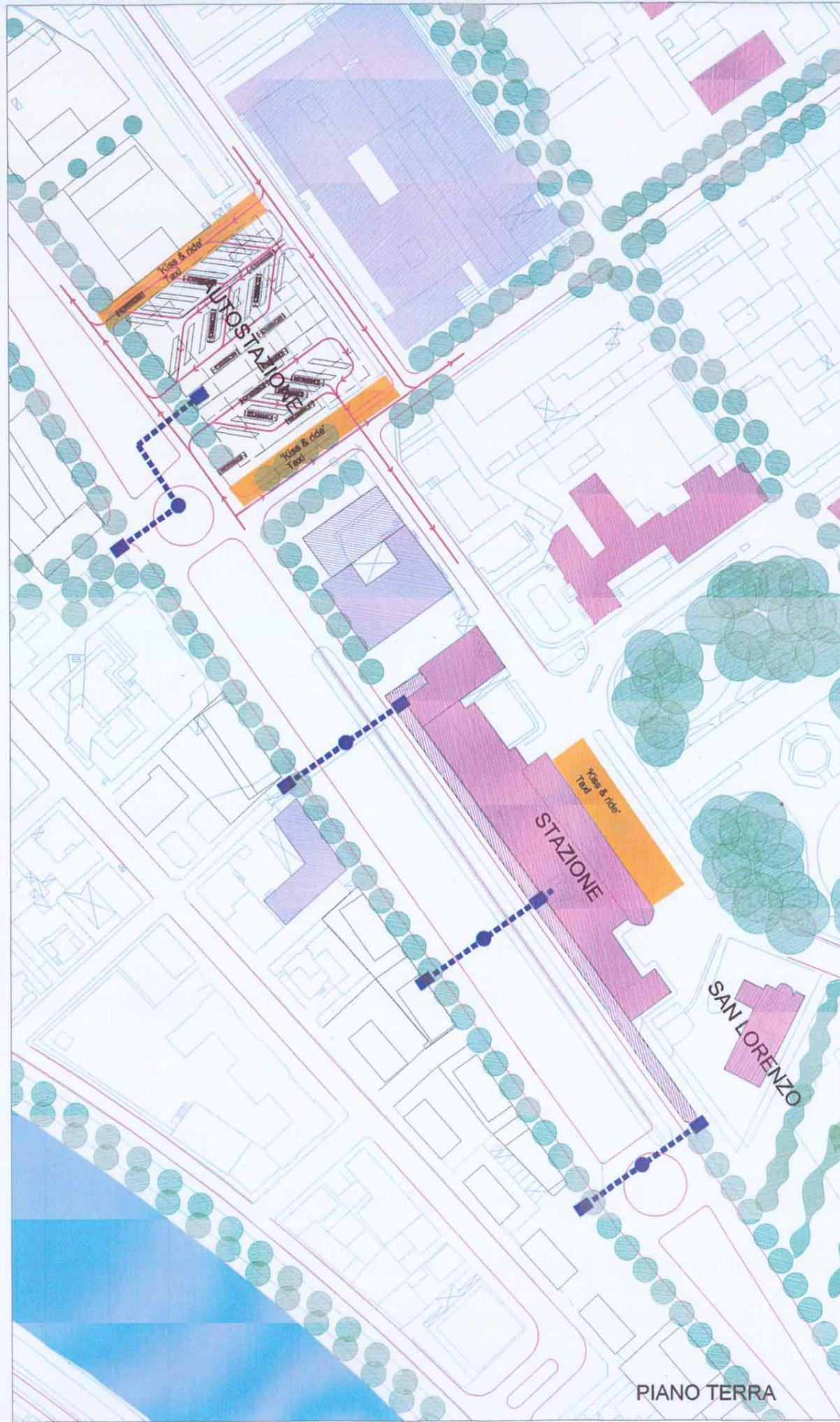
COMUNE DI TRENTO



2.1 "Stazioni"
Autostazione
ALTERNATIVA 1

prof. Jean BUSQUETS & BAUSIL
01107





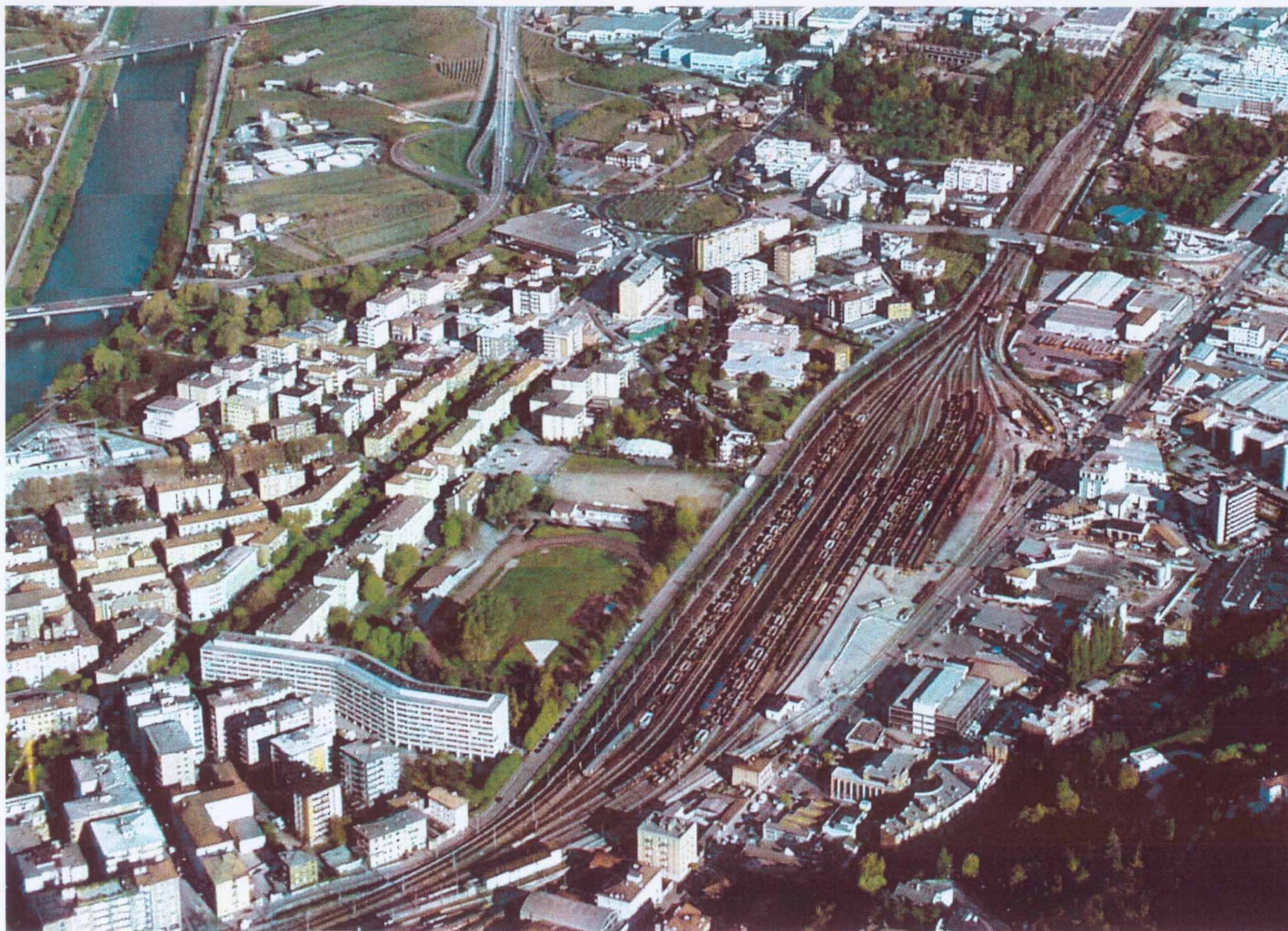
COMUNE DI TRENTO



2.1 "Stazioni"
Autostazione
ALTERNATIVA 2

prof. Joan BUSQUETS & BALLELL
011107





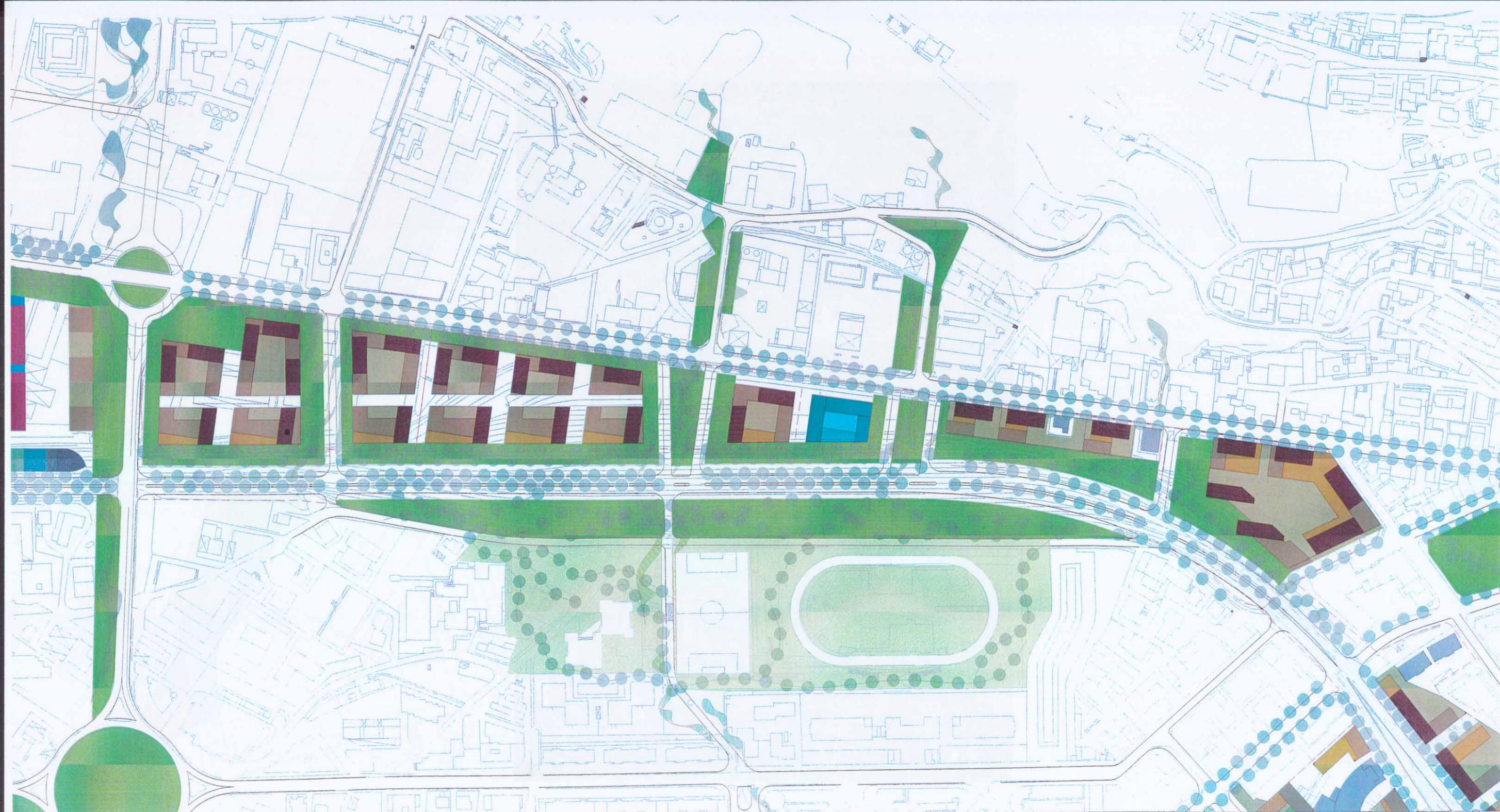
ANALISI DELLO STATO ATTUALE

L'area del piano speciale comprende lo scalo ferroviari Filzi e la zona adiacente, ai due lati della via Brennero. Pur trovandosi a ridosso della città esso ha connotazioni tipicamente periferiche dovute alla presenza disordinata di palazzine, edifici commerciali e terziari, distributori e depositi di carburante, capannoni, ed è privo di un sistema di percorsi chiaramente strutturato e reso informe dalla molteplicità delle tipologie edilizie che si susseguono in modo assolutamente casuale. Sul lato della via Brennero il PRG vigente indica delle zone B sature, delle zone per terziario direzionale, una zona per edilizia residenziale pubblica ed una zona C4, mentre sul lato ovest dispone una zona servizi a verde pubblico, un parcheggio ed un'altra zona mista per la formazione di luoghi centrali. Nell'area dello Scalo, il PRG vigente la destina per circa 4,5 ettari a verde pubblico comunale e per il resto a zona edificabile C4 un terreno sulla via Brennero di proprietà delle FFSS.

Progetto Speciale 2.2 "Scalo Filzi"

*Si veda la nota esplicativa
in seconda pagina*





COMUNE DI TRENTO

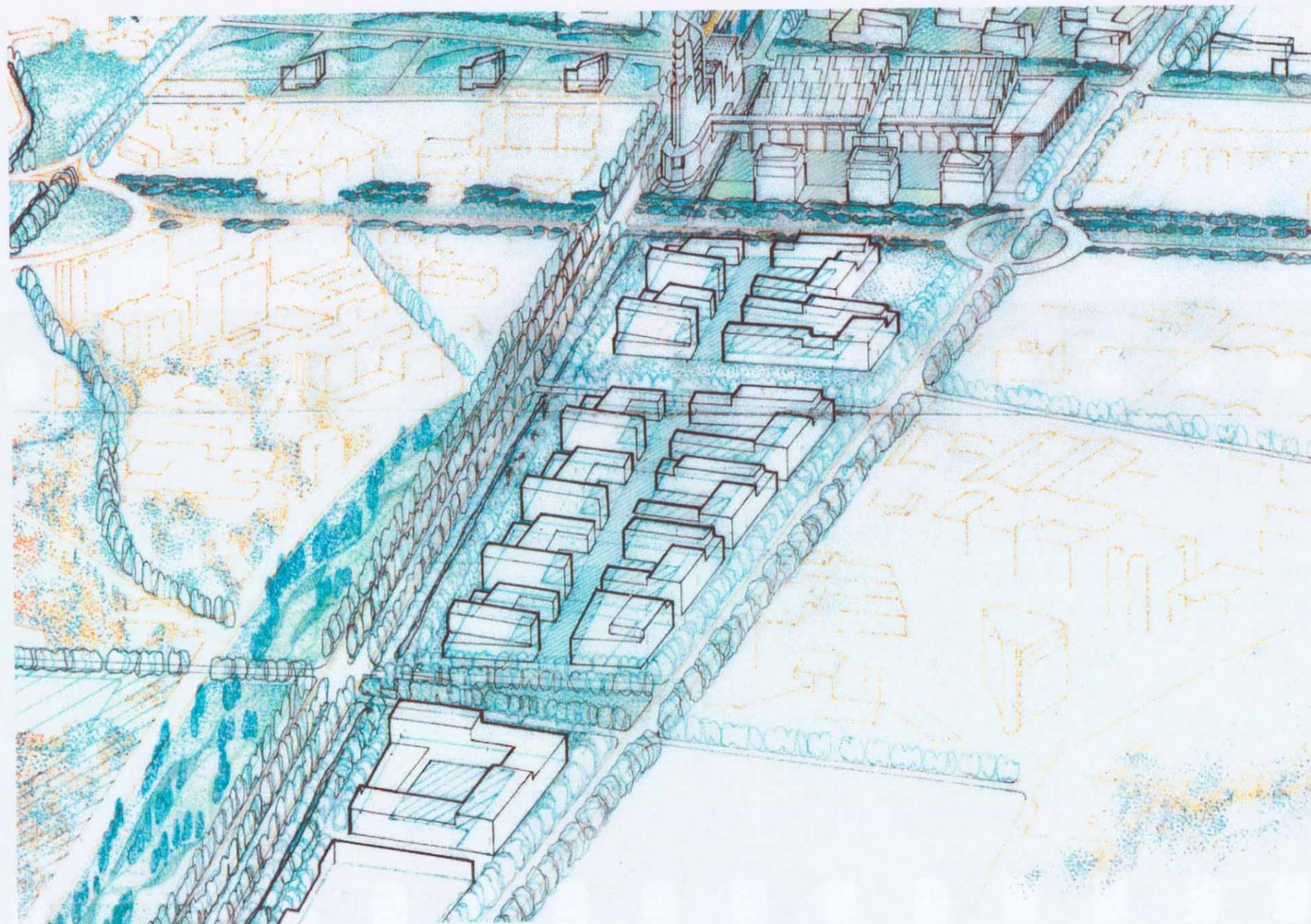


2.2 'Scalo Filzi'
Proposta

Si veda la nota esplicativa
in seconda pagina

prof. Juan BUSQUETS & BAUSIL
01107





LA PROPOSTA

SCALO FILZI

L'interramento della linea ferroviaria, congiuntamente allo spostamento dello scalo ferroviario nella nuova zona interportuale di Roncafort, consentirà la realizzazione di una nuova area verde, residenziale e di terziario lungo la via Brennero e le sue adiacenze.

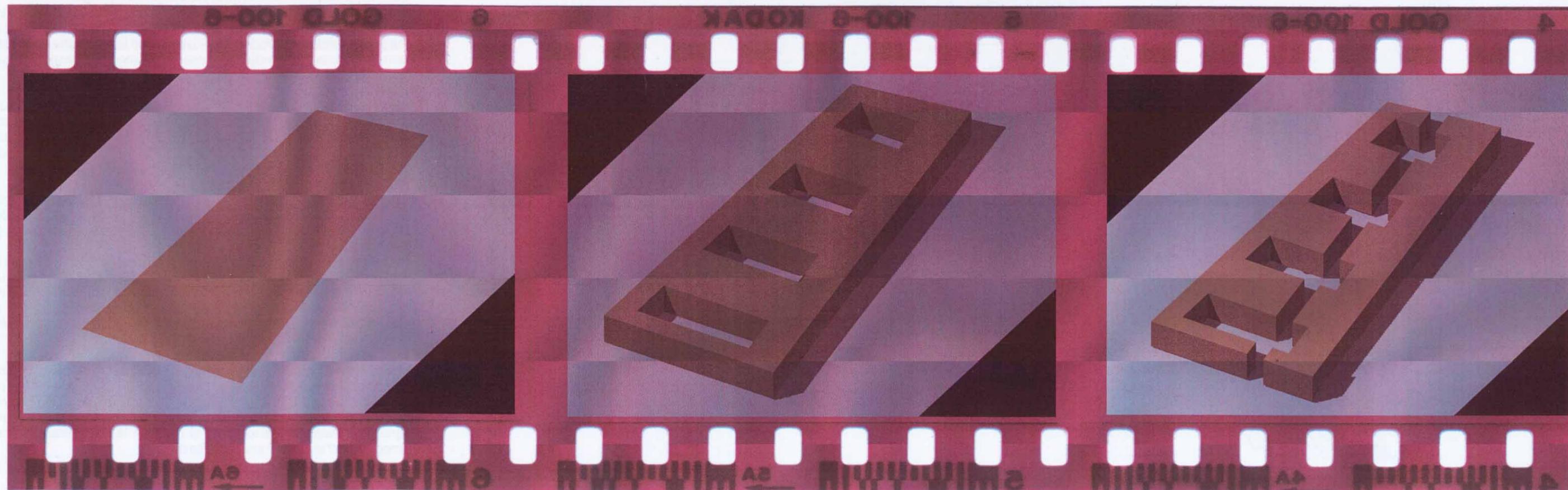
La via Brennero, congiuntamente con il nuovo boulevard, saranno gli assi strutturanti l'intera area. Ad essi si aggiungeranno, perpendicolarmente, altri assi trasversali, uno dei quali, adiacente all'attuale campo sportivo, servirà come nuova connessione fra la statale e le aree residenziali incluse fra la via Maccani ed il lungofiume. Questa maglia viaria genererà un tessuto formato da isolati chiusi, alternati in corrispondenza degli assi trasversali da una serie di piazze, che prolungandosi in direzione est-ovest verso la montagna ed il fiume, formeranno ulteriori corridoi verdi, che ripeteranno a scala minore quelli proposti per l'intera città.

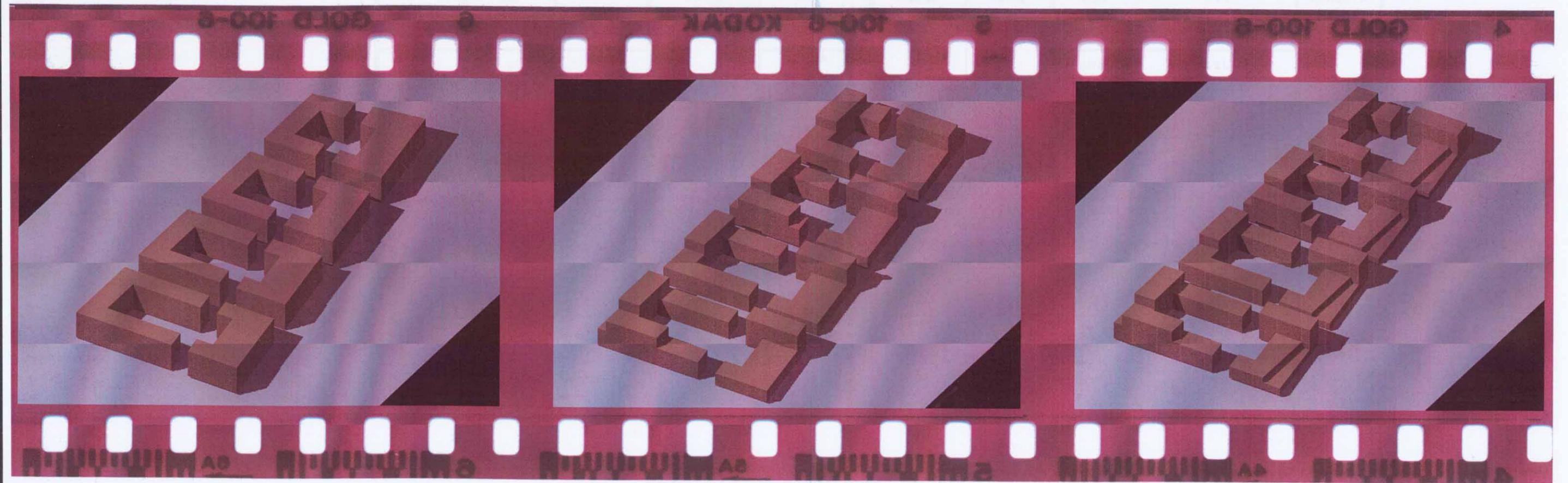
Alle aree degli impianti sportivi esistenti, mantenute e dove opportuno rimodellate, si aggiungerà un "parco lineare" sviluppantesi fra le aree già menzionate ed il nuovo boulevard. Il canale Lavisotto, attualmente interrato, verrà, dopo le opportune bonifiche, portato in superficie, diventando un elemento aggiunto alla struttura del boulevard.

Tutte le unità prevederanno spazi collettivi formati dai patii interni e dagli attraversamenti non carrabili trasversali, nonché di spazi pubblici lungo le strade carrabili che si andranno ad aggiungere alle piazze già menzionate.

I nuovi isolati chiusi si articoleranno con una fronte continuo lungo la via Brennero ed un altro, opposto a questo, scandito da un ritmo di volumi emergenti più alti, disposti quasi perpendicolarmente al boulevard e che rafforzano ed mettono in evidenza le direttrici trasversali. Gli usi previsti per i nuovi isolati sono residenziali, con commercio al piano terra lungo la via Brennero ed il boulevard.

La perimetrazione dei Piani Attuativi è stata definita sulla base della proposta di interrimento della ferrovia e della creazione del nuovo boulevard, sono pertanto possibili alcune modifiche a questa derivate dalla formalizzazione futura del progetto di interrimento. Per quanto riguarda il Piano Attuativo 2.2.d, si riprende la perimetrazione della proposta per l'area 36 "Ferrovie dello Stato".

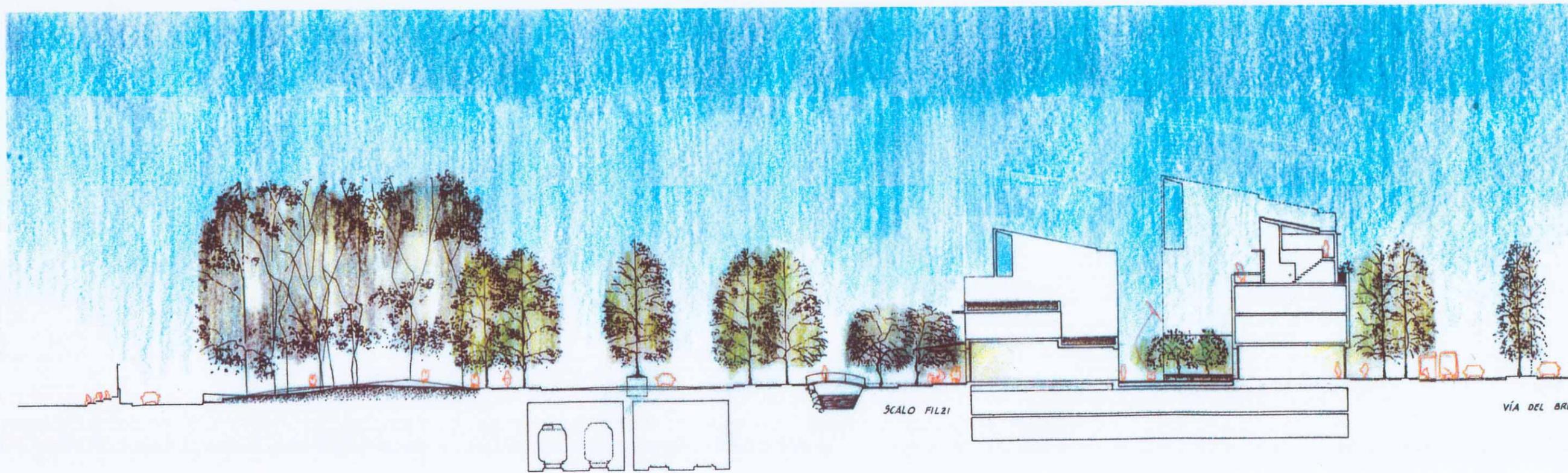




Sequenza di modellazione dell'Area Scalo Filzi

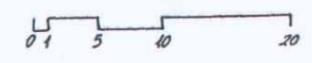
CONFRONTO DIMENSIONALE TRA LE DIFFERENTI AREE

	SISTEMI	SUPERFICIE	SUPERFICIE PRIVATA	RAPPORTO DI SUPERFICIE TOTALE	INFRASTRUTTURA VIARIA ED VERDE PUBBLICO	RAPPORTO DI INFRASTRUTTURA	ATTREZZATURE PUBBLICHE	SUPERFICIE COLLETTIVE	SUPERFICIE PRIVATE
PIANI ATTUATIVI (PRIVATE)	2.2.A	23433	68152	50,86%	7861	33,34%		3224	12348
	2.2.B	19530			6373		4062	9095	
	2.2.C	5228			2387		205	2636	
	2.2.D*	5858			1757		249	3653	
	2.2.E	14103			4875		0	9228	
PUBBLICI	SERVIZI	3766	3766	49,14%			3766		
	AREA VERDE PUBBLICO	15580	15580				15580		
	INFRASTRUTTURA VIARIA	46490	46490		46490	66,66%			
			133988	100,00%	69743	100,00%	19346	7740	36960
				100,00%	52,05%		14,44%	5,78%	27,58%



SCALO FILZI

VIA DEL BRE





ANALISI DELLO STATO ATTUALE

L'area in corrispondenza dei terreni Sloi-Carbochimica, si configura attualmente come uno dei punti chiave per la connessione fra la città consolidata a sud e le sue espansioni settentrionali, fra il centro storico ed il recente centro terziario e direzionale di Trento Nord.

Il ruolo di potenziale centralità, oltre che dovuta a questa sua collocazione all'interno dello schema complessivo metropolitano è data dalla sua adiacenza ai due assi principali di connessione nord-sud: la via Brennero e la via Maccani.

L'attuale perimetro del settore risulta diviso dal passaggio della linea ferroviaria; questa soluzione di continuità, la mancata possibilità di una connessione est-ovest è stato sicuramente uno dei fattori determinanti che hanno contribuito allo stato di parziale abbandono dell'area, stato che oggi rende più che mai urgente un intervento progettuale di riqualificazione.

Il principale ostacolo in questo senso è costituito dalla natura stessa del terreno che ricopre l'area: si tratta infatti di terre inquinate dalla passata attività industriale (da drocarburi aromatici nell'area ex Carbochimica e da piombo nell'area Sloi), e che dovranno senz'altro essere bonificate totalmente affinché si possa portare avanti un progetto di riqualificazione dell'area.

Le due aree non hanno fra loro alcuna relazione salvo la comunanza dei proprietari maggioritari subentrati a quelli delle due industrie dismesse e della vicenda urbanistica vissuta, il fatto di trovarsi abbinate nel sistema dei tre comparti nei quali si articola il Programma integrato di riqualificazione del distretto Trento Nord, e quello di soffrire delle stesse criticità, le stesse che hanno condotto all'attuale situazione di congelamento urbanistico.

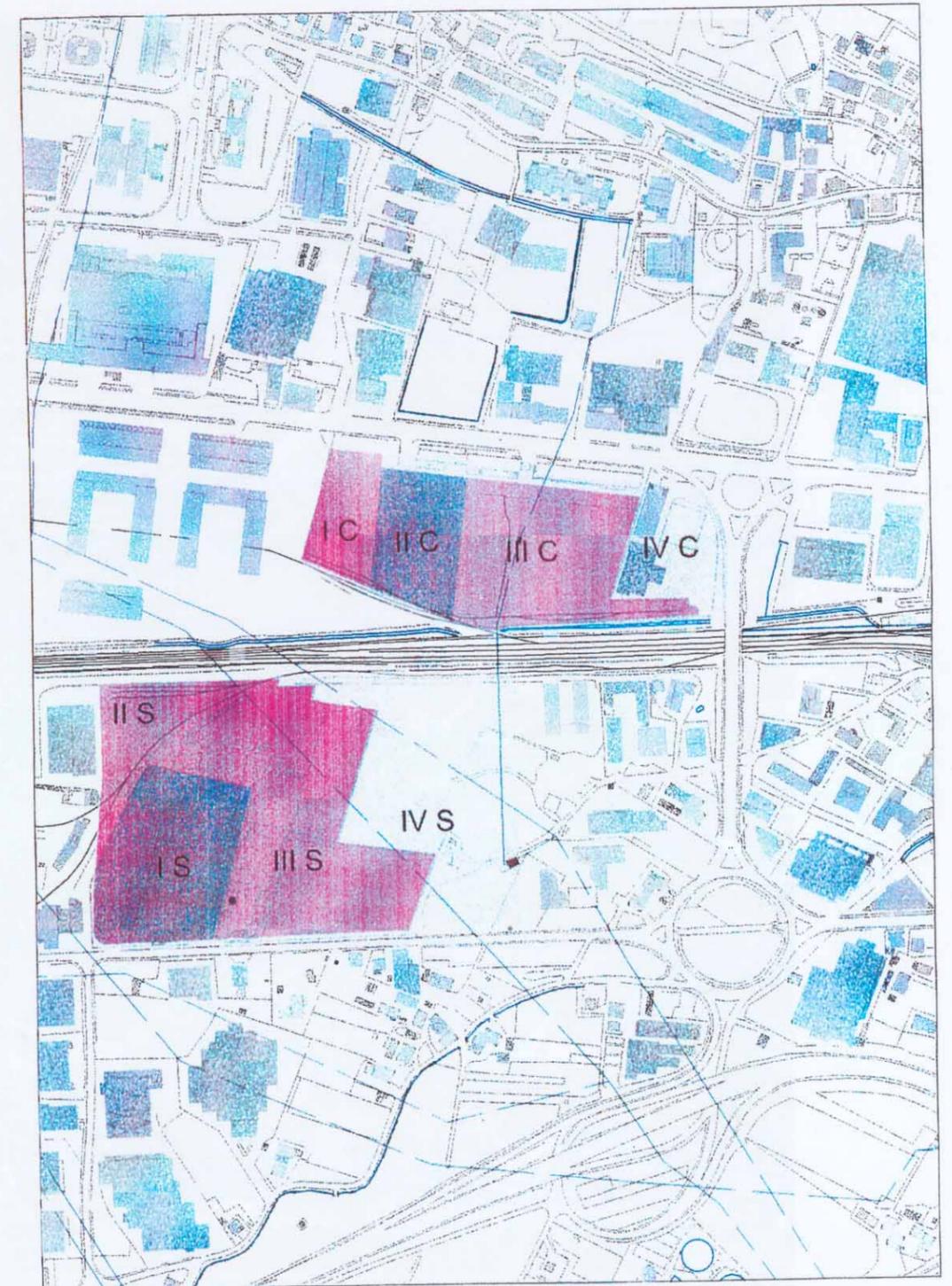
L'area a est è formata in gran parte dal sedime della ex Carbochimica-Prada, che ha cessato la produzione nel 1984 (ca. 34.300 mq per un terzo della MIT e per due terzi dell TIM), oltre a suoli non edificati a nord (ca. 12.700 mq. Anch'essi della MIT) e in fregio a via Brennero (ca. 8.700 mq della FRANSY) e ad altri situati nella porzione meridionale che invece sono occupati da attività commerciali.

L'area ad ovest, di circa 5,14 ettari, è costituita in massima parte dal sedime della ex Sloi, che ha chiuso nel 1978 (ca. 66.200 mq. Dei quali ca. 51.000 mq della TIM e circa 15.200 della MIT, questi ultimi lungo la ferrovia), con qualche proprietà minore.

Mentre il piano del 1989 destinava tutta la zona- rimasta abbandonata a quel tempo da pochi anni, e di valore non elevatissimo- a insediamenti aventi caratteri di servizi pubblici e/o attività collegate a funzioni di interscambio, di deposito, di commercio all'ingrosso, la variante del 1994 ha creato una nuova "zona CPP" nella quale, mediante un piano ad hoc con procedure attuative speciali e con una densità territoriale di 3,5 mc/mq, si è consentita l'edificazione di 470.000 mc. Di volume residenziale, in cambio della cessione al Comune di diritti volumetrici pari a 160.000 mc. per edilizia pubblica e 43.000 mq. Per verde pubblico e rete infrastrutturale, che avrebbe dovuto essere eseguita dai proprietari privati così come la indispensabile bonifica dei suoli ex industriali.

Progetto Speciale 2.3 "TRENTO NORD"

*Si veda la nota esplicativa
in seconda pagina*



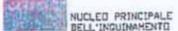
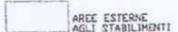
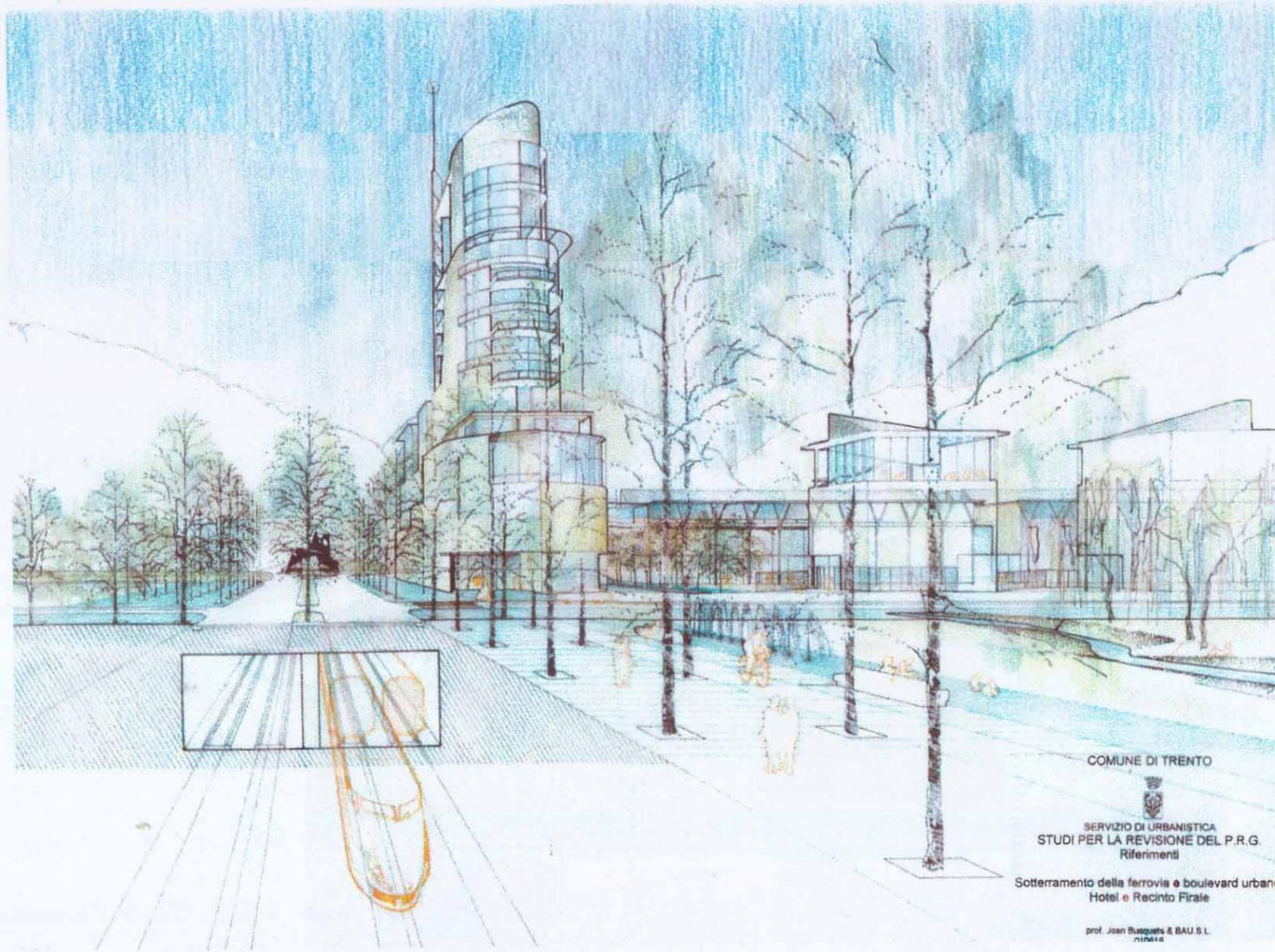
- | | | | | | |
|---|-------------------------------------|-------------|--|-------------|--|
|  | NUCLEO PRINCIPALE DELL'INDUZIAMENTO | IC | DESTINAZIONE - COMMERCIALE E/O RICETTIVO CON INTERRATI | IS | DESTINAZIONE - SPAZI LIBERI - INFRASTRUTTURE MOBILI - SISTEMI DI TRATTAMENTO IN SITO |
|  | ALTRE AREE INDUZIATE | IIC | DESTINAZIONE - SPAZI LIBERI - INFRASTRUTTURE MOBILI - SISTEMI DI TRATTAMENTO IN SITO | IIS | DESTINAZIONE - COMMERCIALE |
|  | AREE ESTERNE AGLI STABILIMENTI | IIIC | DESTINAZIONE - COMMERCIALE TERZIARIO - GARAGE IN SEMINTERRATO | IIIS | DESTINAZIONE - COMMERCIALE TERZIARIO - VERDE INVASATO |
| | | IVC | DESTINAZIONE - MULTIFUNZIONALE ANCHE RESIDENZA O VERDE | IVS | DESTINAZIONE - MULTIFUNZIONALE ANCHE RESIDENZA O VERDE |



Foto aerea

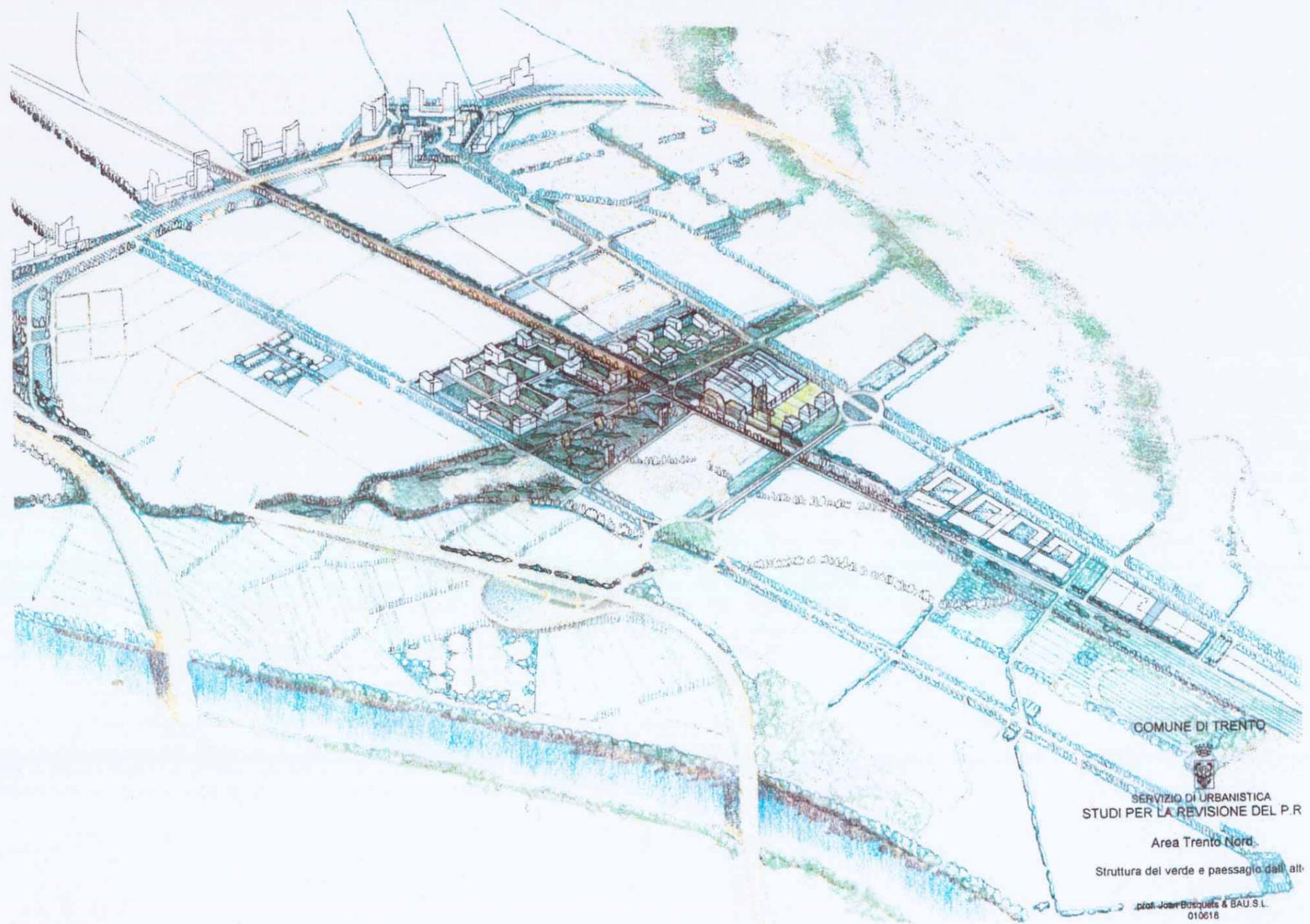


PRG



COMUNE DI TRENTO
SERVIZIO DI URBANISTICA
STUDI PER LA REVISIONE DEL P.R.G.
Riferimenti
Sotterramento della ferrovia e boulevard urbano.
Hotel e Recinto Firale
prof. Joan Busquets & BAU S.L.
1984/85





LAPROPOSTA

La nuova struttura urbana potenzia una distribuzione più omogenea dell'accesso ai differenti settori urbani ed inoltre organizza una spina centrale, il "boulevard" sopra il tracciato della ferrovia, che trova uno dei suoi inizi in questo settore.

Questa nuova condizione di accesso porta a pensare alla fattibilità delle previsioni di funzioni centrali, che rispondendo a quelle già esistenti lungo la via Brennero, danno una risposta compiuta ad un settore di "centralità" con capacità di riqualificazione di un'area più ampia.

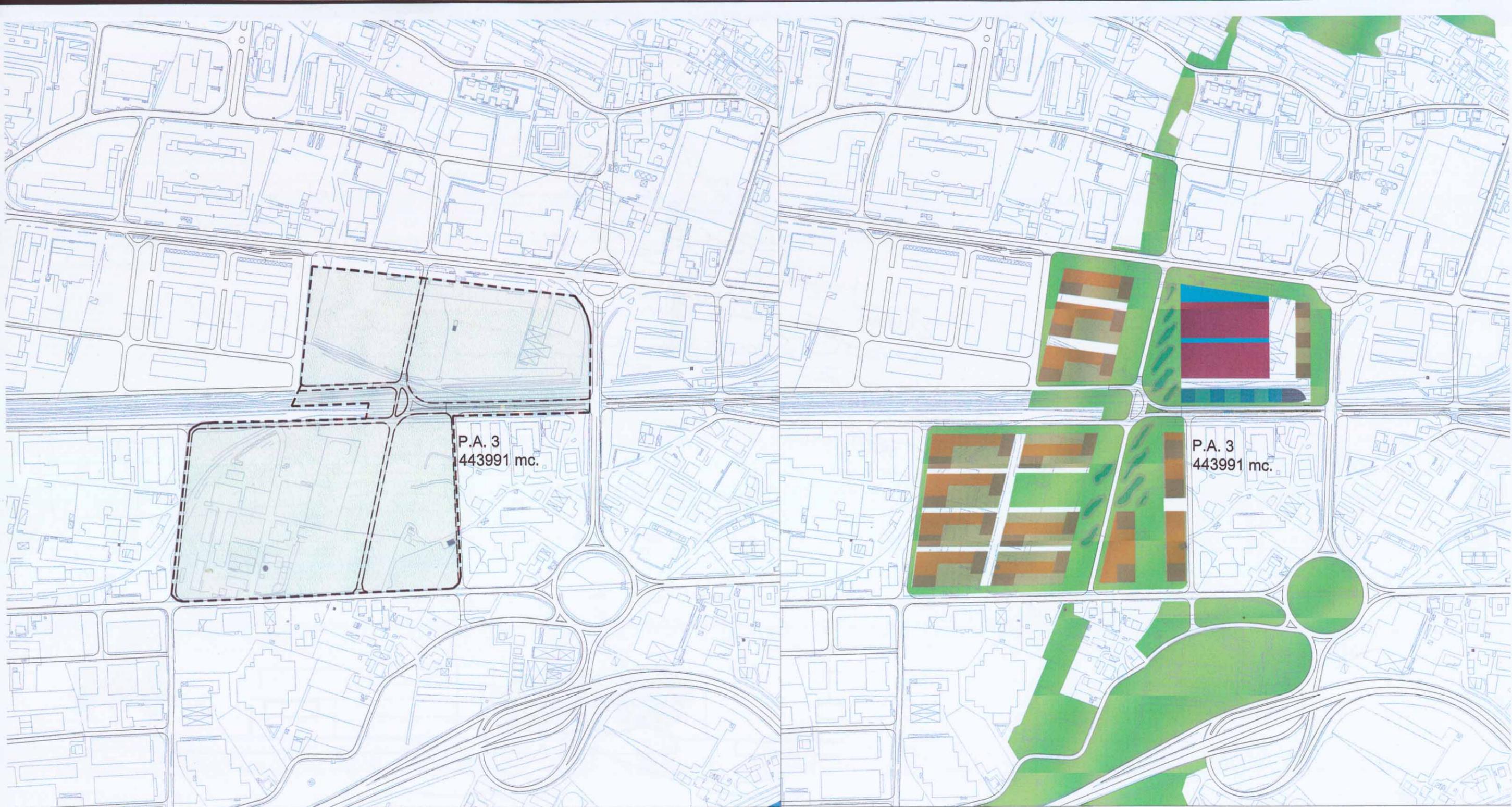
La possibilità di un centro di esposizioni "Fiera", con i suoi servizi complementari di sala riunioni, albergo, etc... permette dare a questa enclave un significato urbano più generale. Nell'insieme, un gran corridoio verde scende dalla montagna all'Adige, mentre il resto dello sviluppo urbano si produce con una morfologia bassa che permette l'attività economica del tipo uffici e commercio specializzato- che può essere attratta da questa nuova condizione urbana. La residenza può, eventualmente, accompagnare lo sviluppo, prioritariamente nel settore adiacente il parco e la via Maccani.

La riqualificazione ambientale verrà risolta utilizzando metodologie già sperimentate in Germania e Francia per situazioni di inquinamento analoghe, e rispondenti alle normative dei due paesi.

Più nel dettaglio, l'ipotesi di riqualificazione si basa sull'idea di isolare in contenitori interrati di cemento armato la terra estratta dalle aree inquinate, previo un adeguato trattamento della stessa al fine di eliminare per completo le capacità inquinanti, e successivamente ricoprire le casseforme con un adeguato strato protettivo di terra in modo da realizzare un paesaggio artificiale composto da dune (questa ipotesi seguirebbe la strada già sperimentata a Sydney nei passati giochi olimpici).

La proposta si realizzerà per fasi, che saranno direttamente dipendenti dal progetto di bonifica completa che verrà realizzato. La definizione delle fasi sarà successiva quindi alla definizione del tipo di processo di riqualificazione ambientale.

La composizione unitaria del progetto si basa su un'aggregazione morfologica che permette differenti programmi ed architetture, cercando comunque una coerenza del progetto congiunto e soprattutto della quinta delle facciate, elemento chiave per la lettura generale della valle.



PROGETTI SPECIALI

PROPOSTA

COMUNE DI TRENTO

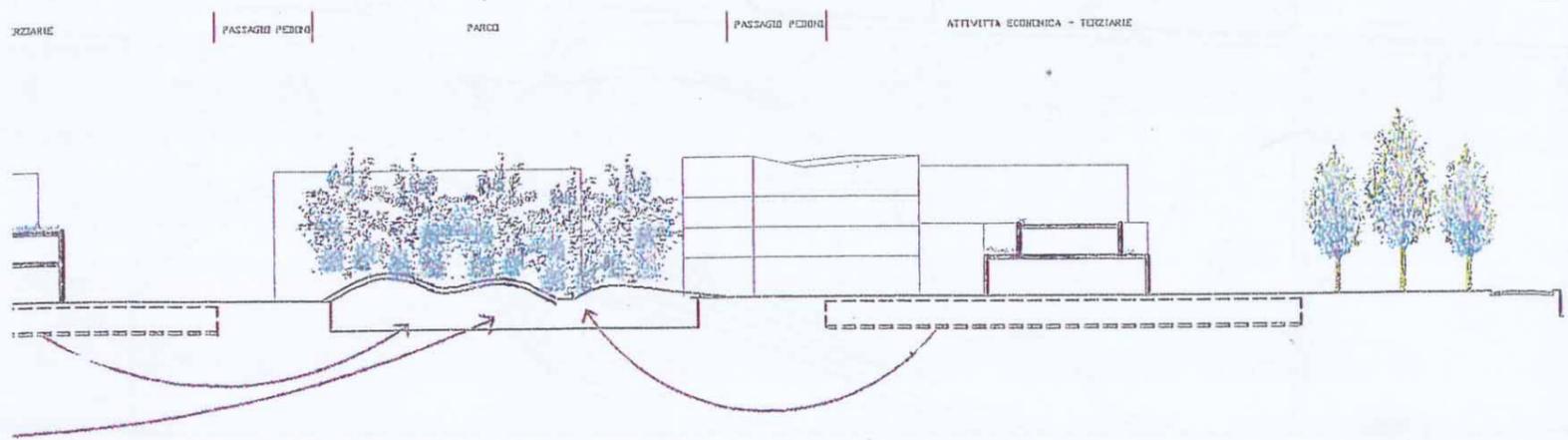
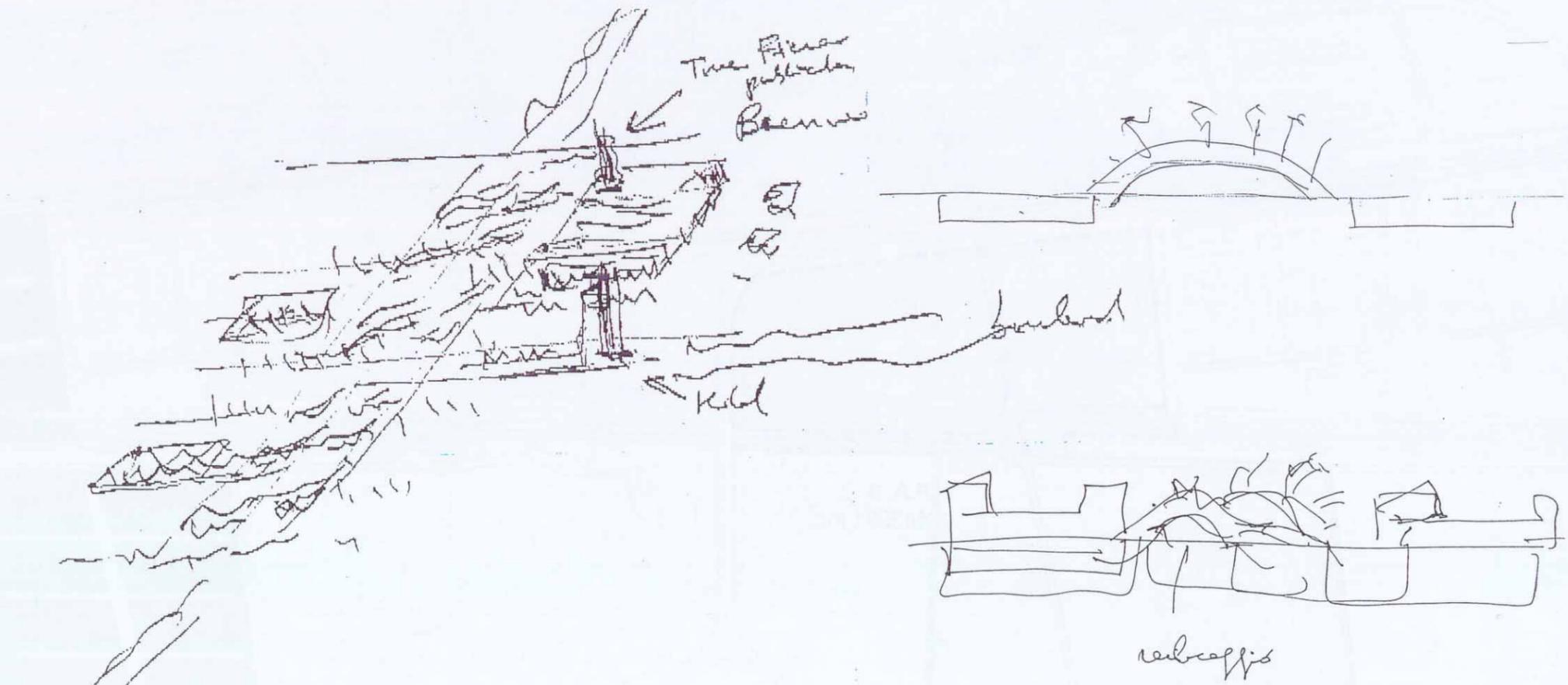


2.3 "Trento Nord"

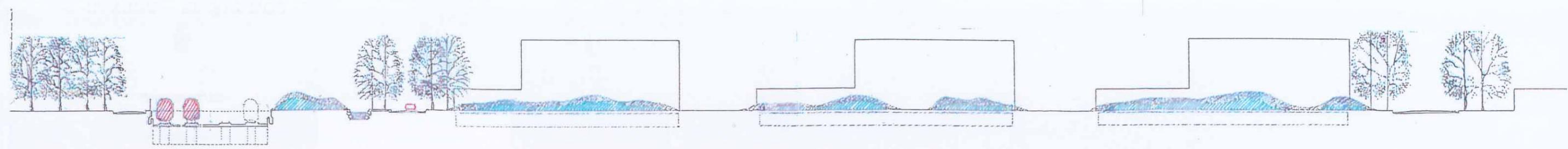
Si veda la nota esplicativa
in seconda pagina

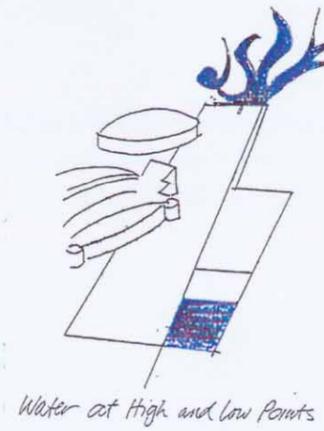
prof. Joan BUSQUETS & BAUSL
011107





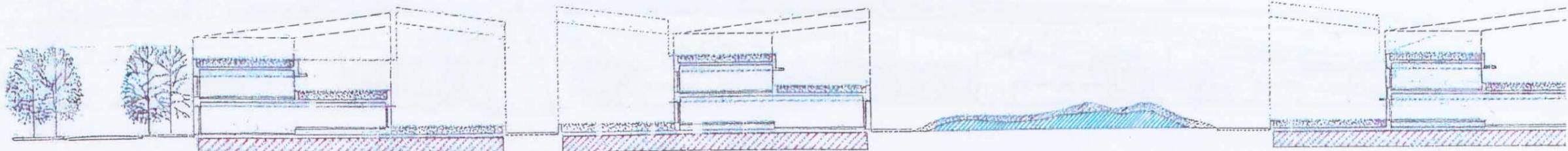
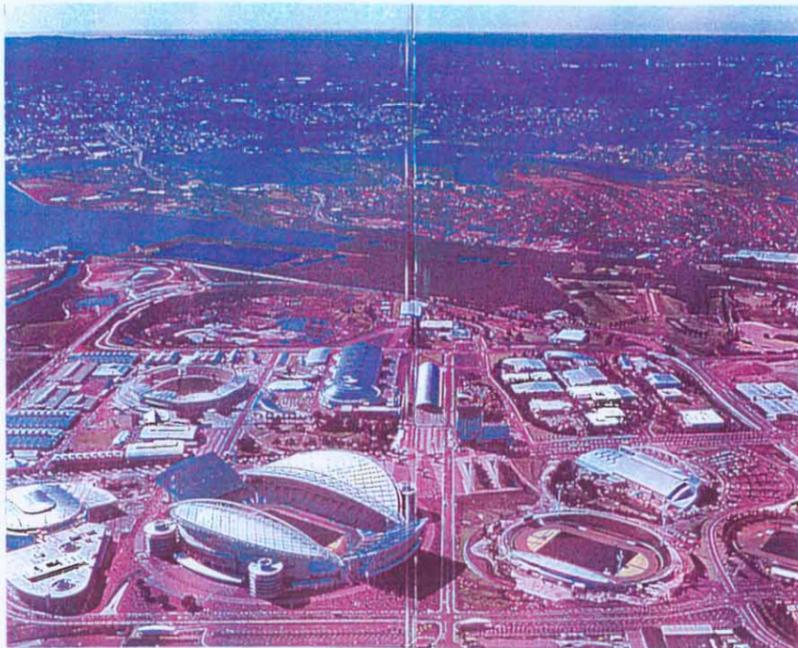
Riciclaggio dell'area inquinata.

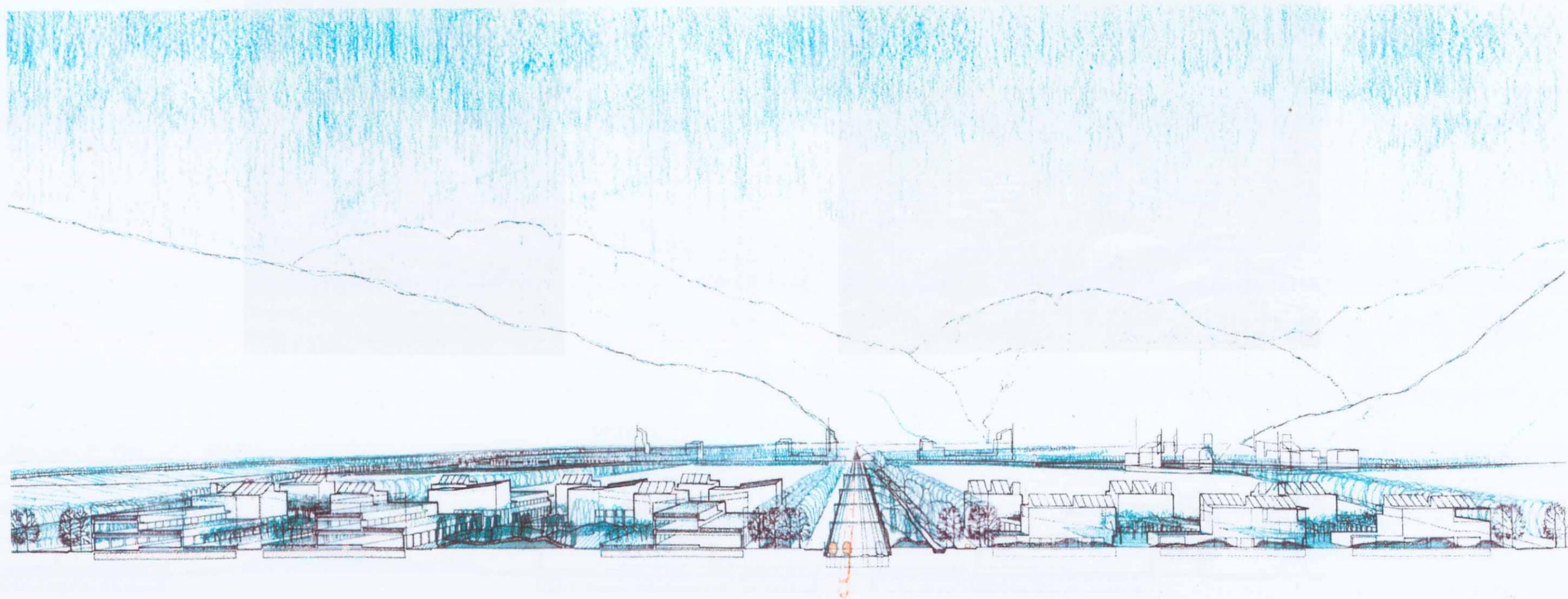
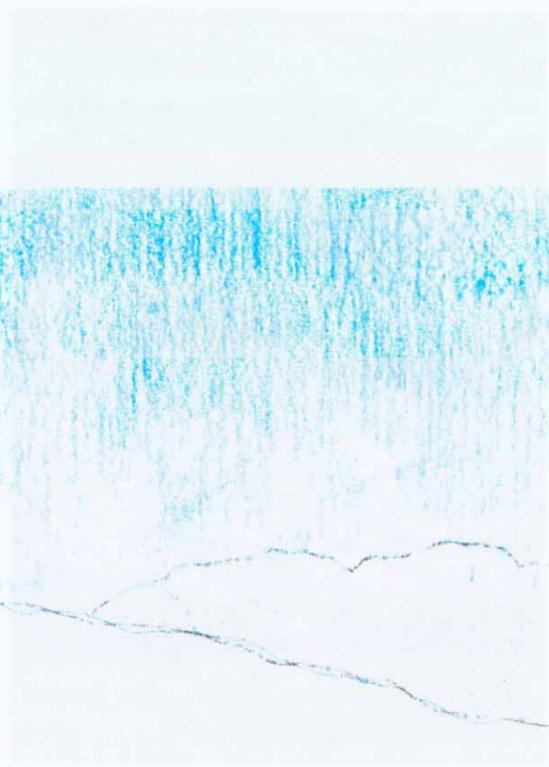


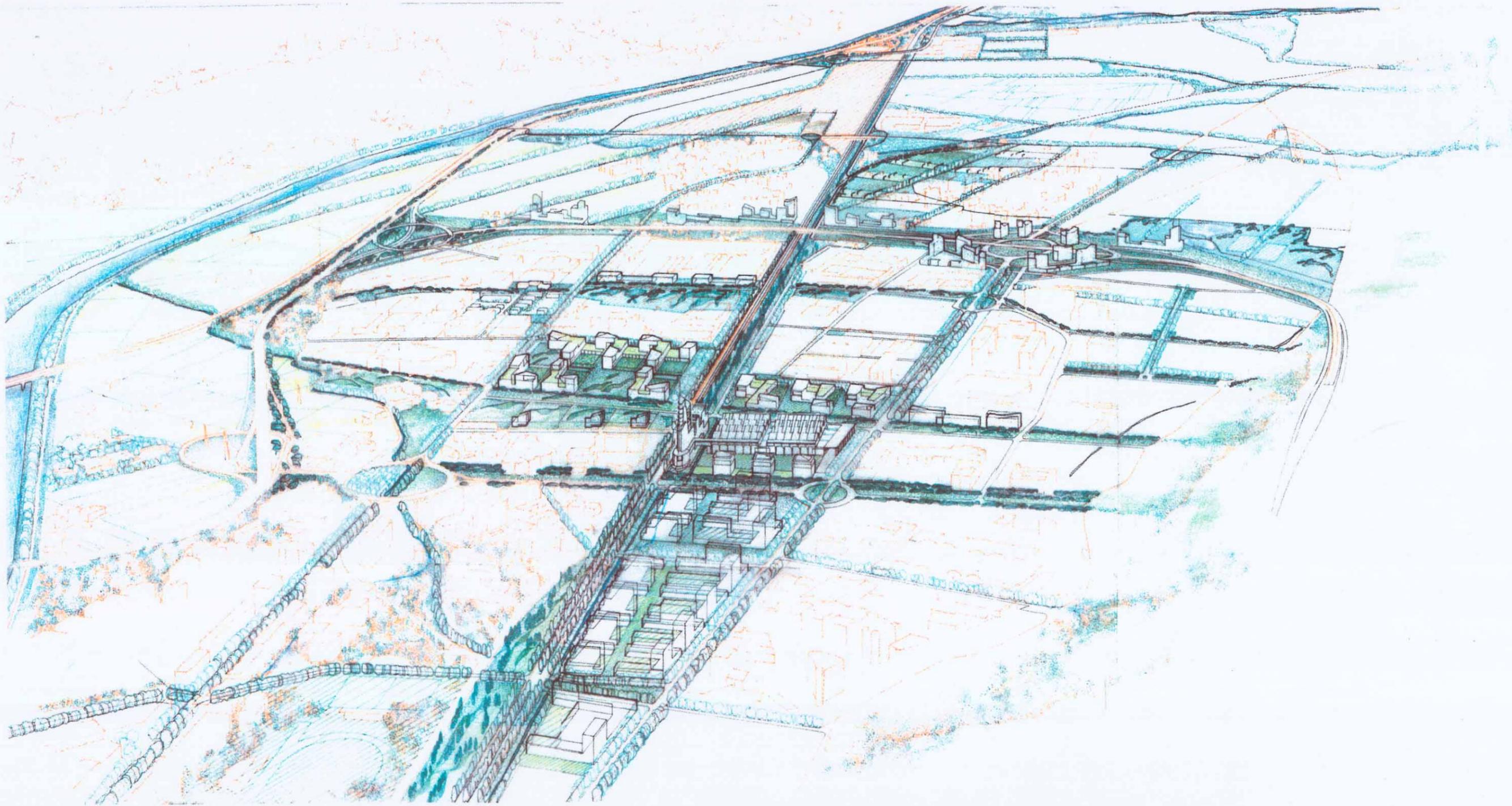


OLYMPIC GAMES

SYDNEY 2000









ANALISI DELLO STATO ATTUALE

L'area di Centochiavi, oggi regione di confine fra il centro urbano e le periferie nord di Trento, è allo stato attuale profondamente caratterizzata dalla presenza dello svincolo di connessione fra la circonvallazione e l'asse nord-sud della via Brennero.

Lo svincolo di fatto influisce sull'area circostante sia come elemento causante soluzioni di continuità visive e fisiche fra le due parti di città, sia come principale nodo di accesso viario alla città da nord.

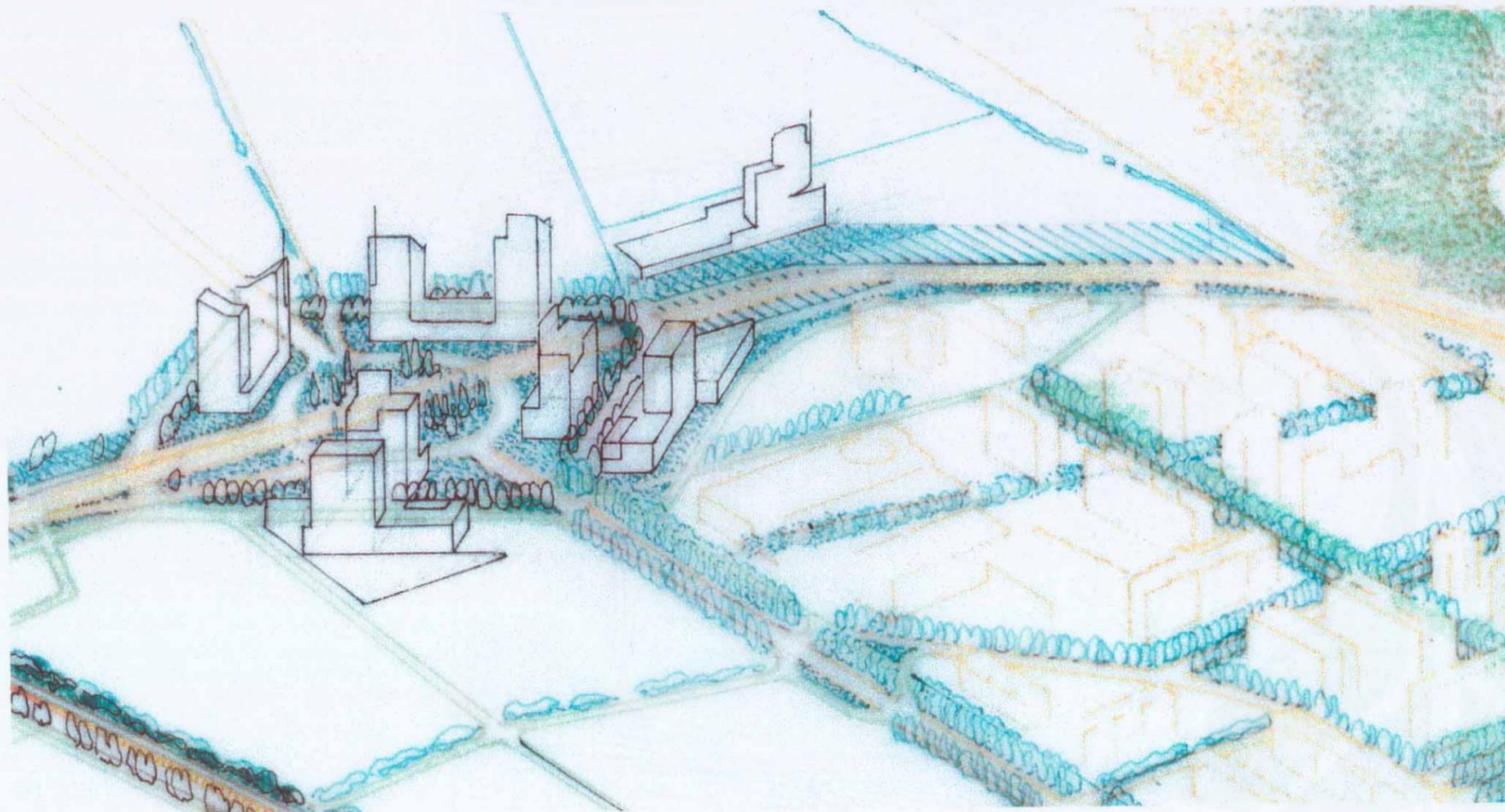
Questo ruolo di porta principale da nord, unito alla sempre più importante crescita del settore terziario di Trento Nord, sviluppatosi rapidamente durante gli anni '60 e '70 ed ormai diventato un polo terziario di livello e peso regionale, rendono l'attuale svincolo uno dei punti con più alti livelli di traffico veicolare dell'insieme urbano.

L'inadeguatezza di questo ad assolvere al compito di gestire il traffico in entrata/uscita dalla città, rende necessario un suo ridisegno migliorandone le qualità di nodo di smistamento di traffico.

Se il progetto del nuovo svincolo dovrà quindi da un lato risolvere problemi di viabilità, dall'altro si presenta anche come un'occasione per ripensarne la sua presenza nell'intorno fisico, cercando di migliorare il problema della connessione fra le aree a nord e sud della circonvallazione, nonché le sue qualità morfologiche in relazione ai suoi margini fisici.

Parafrasando Vittorio Gregotti, si dovrà pensare al nuovo svincolo "come un manufatto architettonico" capace di relazionarsi e trasformare lo spazio circostante.





LA PROPOSTA

L'area ai margini della circonvallazione e dei suoi svincoli adiacenti al settore terziario di Trento nord diviene uno dei nuovi corridoi ambientali verdi della città. La proposta si basa in grande parte sulla possibilità di utilizzare a questo scopo un'ampia superficie di suolo pubblico (destinato principalmente dal PRG e successive varianti a verde di rispetto, infrastrutture viarie ed attrezzature sportive).

Parte di queste aree saranno destinate al terziario ed alle infrastrutture di ricezione alberghiera; le strategie attuative della proposta si baseranno quindi su una partecipazione attiva del capitale privato interessato nella promozione di tali attività alla realizzazione dello spazio pubblico e del corridoio ambientale.

I nuovi edifici per il terziario ed hotel saranno composti da torri poste su delle "basi" orizzontali a due elevazioni. Le torri saranno a loro volta composte da elementi di differente altezza.

Un intervento fondamentale per l'intera operazione sarà inoltre il futuro interrimento delle attuali linee d'alta tensione, con un nuovo tracciato che dovrebbe costeggiare la circonvallazione. Un tracciato alternativo potrebbe svilupparsi lungo il nuovo boulevard, approfittando così degli scavi che si eseguirebbero per la realizzazione dell'interrimento della linea ferroviaria.



COMUNE DI TRENTO



2.4 "Centochiavi"
Proposta

prof. Jean BUSQUETS & BAUDEL
011107





COMUNE DI TRENTO



Proposta di nuova canalizzazione
della linea di alta tensione

prof. Jean BUSQUETS & BAUSL
011107



— LINEA D'ALTA TENSIONE SOPPRESSA

— NUOVA LINEA D'ALTA TENSIONE

— LINEA D'ALTA TENSIONE ATTUALE



ANALISI DELLO STATO ATTUALE

-le grandi infrastrutture di trasporto e la viabilità.

L'intera area è fortemente caratterizzata dalla presenza di alcune infrastrutture urbane di enorme peso sul territorio, come la linea ferroviaria Verona-Brennero (ed in misura minore la Trento-Malé) e più ad est l'asse della via Brennero. Queste infrastrutture di trasporto delimitano l'area di Canova venendo a costituire dei veri e propri margini, molto forti e quasi sempre di difficile attraversamento. L'accesso principale al settore, la sua "porta", è sicuramente lo svincolo di Gardolo lungo la via Brennero, situato in posizione baricentrica rispetto alle due aree urbane di Canova e Gardolo.

Attualmente la viabilità di Canova è essenzialmente costituita da un asse principale di collegamento parallelo alla via Brennero (la via Paludi e la via Bassa), che diventa anche uno dei cardini con il tessuto viario a sud della circoscrizione e quindi con la città, ed un asse trasversale in direzione est-ovest (la via Canova) che garantisce la connessione con i centri di Melta e Roncafort. A questo elementare sistema viario, in molti casi inadeguato in quanto si tratta di antichi tracciati storici, si "appende" un sistema di strade interpoderali, molto spesso semipubbliche ed a cul de sac, servente sia la recente edificazione sia il sistema produttivo del verde agricolo.

-i luoghi centrali

Gli incroci stradali fra la via Canova e la via Paludi e fra questa e la via Soprasasso sono i due unici "luoghi centrali" di Canova. Questi incroci assolvono infatti all'esigenza di servizi basici urbani dell'intera area (il bar, la chiesa, il parco urbano, il telefono pubblico...) assolvendo al ruolo di vere e proprie piazze per la comunità, pur non avendone le caratteristiche e le qualità urbane. Per il resto dei servizi Canova continua a dipendere in primo luogo da Gardolo, e successivamente dalla città.

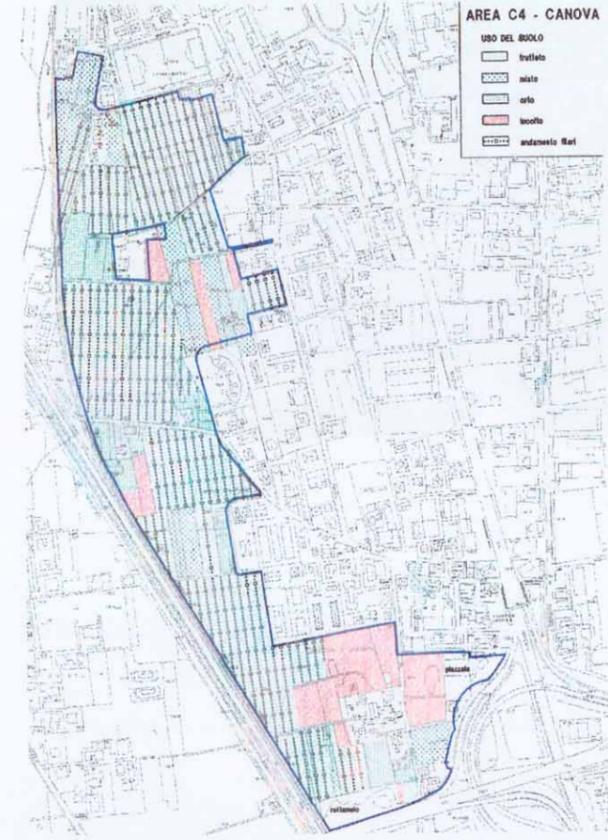
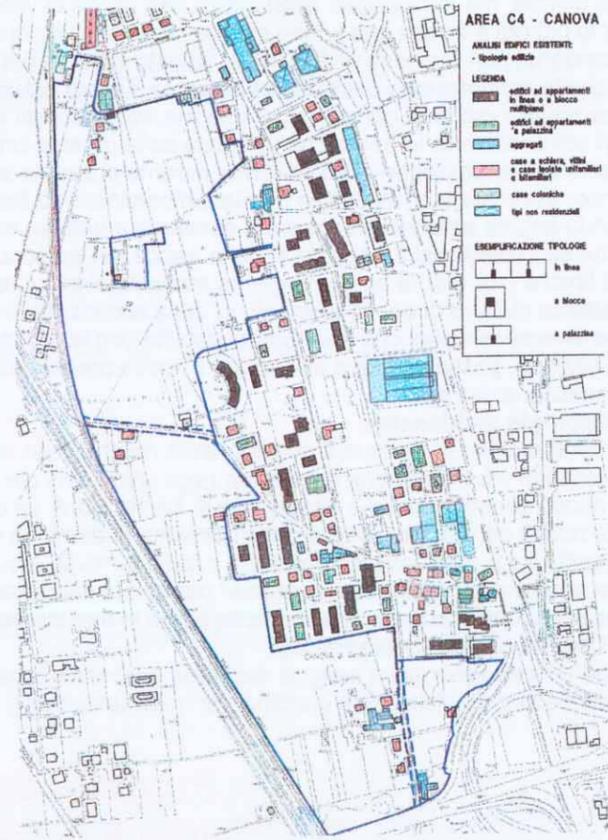
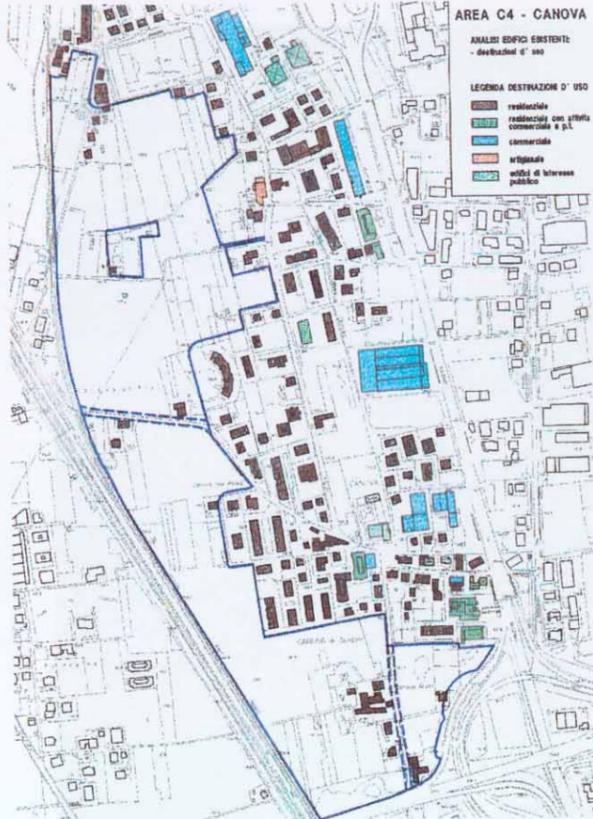
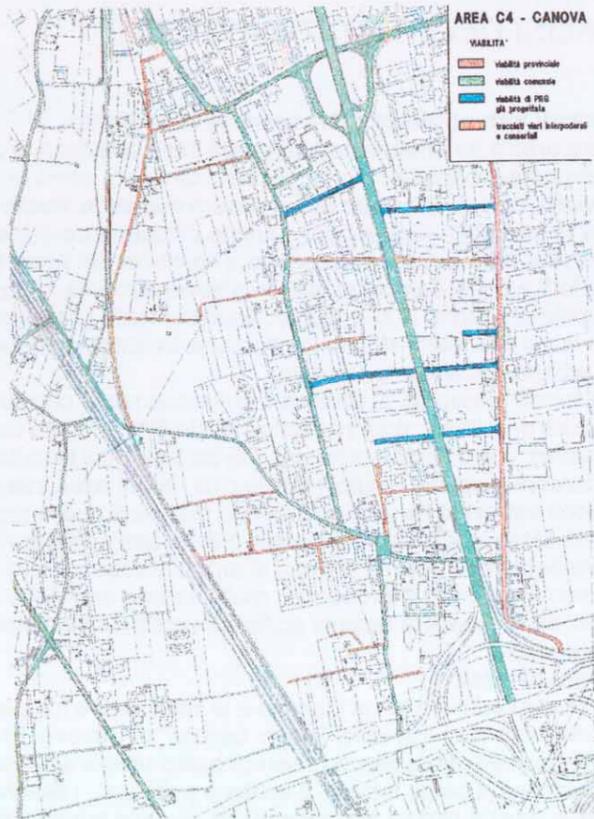
-il verde agricolo

La grande caratteristica urbana di Canova è data dalla compresenza, a volte difficile, ma in molti casi abbastanza ben risolta di verde agricolo (per lo più orti e frutteti, ma anche colture miste e situazioni di abbandono) con la nuova edificazione. Questo sistema è sicuramente la principale connotazione dell'area ed anche la sua più grande potenzialità. I casali di campagna, il sistema degli accessi interpoderali e degli orti costituisce la trama che utilizzata dalla recente urbanizzazione. Questa sovrapposizione di edificazione recente e tessuto agricolo storico, avvenuta in molti casi in maniera disordinata ed incoerente, non avendo ancora saturato l'intera area, consente a tuttoggi di rileggere, anche se in certi casi a fatica, le antiche tracce del territorio agricolo, i suoi limiti e percorsi, le sue emergenze architettoniche. Crediamo che un'attenta rilettura di questi elementi, e, cosa ancora più importante, delle diverse relazioni che essi hanno stabilito con la recente edificazione, possa aiutare a sviluppare il nuovo progetto di sistemazione dell'area.

-le tipologie residenziali

L'urbanizzazione di Canova è relativamente recente, con un lento processo di urbanizzazione accelerato negli ultimi anni per la presenza del nuovo centro terziario e direzionale di Trento Nord. La disposizione della nuova edificazione segue principalmente la direttrice Nord-Sud suggerita dagli assi della via Brennero e della ferrovia. A questi edifici in linea si aggiungono piccole "palazzine" mono e plurifamiliari. Questa urbanizzazione si condensa soprattutto lungo le due strade principali (la via Canova e la via Bassa-Paludi).

Le pertinenze sono quasi sempre destinate a piazzale o parcheggio nel caso di edifici plurifamiliari o giardino per quelli unifamiliari.





LA PROPOSTA

CANOVA DI GARDOLO, LA CITTÀ CHE CONVIVE CON L'AGRICOLTURA

L'ipotesi di progetto per l'area di Canova riguarda il completamento del bordo ovest dell'insediamento attuale fino alla ferrovia Verona-Brennero e più a nord fino alla linea Trento-Malé. L'area di intervento è comunque in larga massima coincidente con la delimitazione fatta per il piano attuativo dell'area C4 di Canova.

Lo schema generale di tale completamento si basa sull'idea di riproporre, con un diverso ritmo ed a una scala minore, la serie di corridoi verdi trasversali proposti per l'intera città.

L'intervento quindi prevede un alternarsi, con un ritmo costante di nuove aree edificate che completano il tessuto di Canova fin quasi ai limiti della ferrovia ad ovest, e di aree che rimangono destinate a verde agricolo. Questa ipotesi consentirebbe così potenziare i corridoi ambientali proposti a distanza di circa 1 chilometro (per quanto riguarda l'area di Canova uno passerebbe in corrispondenza dell'attuale campo sportivo e l'altro lungo la circonvallazione), con un'altra serie di spazi verdi, disposti a circa 100 metri l'uno dall'altro.

L'obiettivo è comunque quello di non stravolgere le attuali regole ed equilibri fra città ed agricoltura che oggi caratterizzano Canova, ma al contrario mantenere questo rapporto rafforzandolo con una serie di minimi interventi ben misurati.

Così si è tentato di ridefinire alcuni luoghi centrali attraverso la semplice ridefinizione delle aree pubbliche in corrispondenza delle intersezioni fra le vie di maggiore importanza, proprio dove nell'attualità si concentrano i pochi servizi del quartiere.

Analogamente è stato trattato il tema della nuova viabilità, cercando di utilizzare al massimo l'esistente migliorandone le qualità spaziali date dalle sezioni stradali, ma mantenendo nel complesso l'idea di una viabilità con caratteristiche non esclusivamente urbane.

Ed è sempre la lettura dell'esistente che ha portato alla scelta delle tipologie edilizie: la palazzina plurifamiliare e la casa in linea. Questa scelta servirà a far leggere le nuove aree residenziali come delle "naturali" espansioni del tessuto attuale, del quale reinterpretano anche alcuni temi come per esempio il rapporto fra spazi e viabilità collettiva e privata, e fra la residenza ed il sistema del verde produttivo. Tutto questo sempre all'interno della strategia generale definita dall'individuazione dei "corridoi", dal rispetto del loro ritmo, nonché dalla necessità di definire i margini di un tessuto apparentemente disordinato.

La proposta si attuerà attraverso la definizione di sei Piani Attuativi, ognuno dei quali comprendente una percentuale (fra il 40 e il 60%) di superficie territoriale destinata a verde agricolo. Il processo che porterà alla realizzazione delle nuove aree residenziali vedrà così implicati come parti attive per quanto riguarda oneri e benefici, sia i proprietari del suolo destinato a nuova edificazione sia i proprietari del suolo destinato ad area verde, suolo che verrà acquisito gratuitamente dalla Pubblica Amministrazione per poi essere successivamente concesso in usufrutto agli stessi proprietari del lotto. Questo sistema dovrebbe garantire così l'efficacia dei provvedimenti di salvaguardia delle aree verdi, che pur diventando di proprietà pubblica continuerebbero ad essere gestite dagli attuali proprietari, senza stravolgere così le modalità d'uso degli orti esistenti.





-la nuova viabilità

Si propone fondamentalmente di mantenere la viabilità esistente, adeguandola alle nuove densità edilizie con sezioni stradali migliorate (piste ciclabili, marciapiedi più generosi, alberature). Questo tipo di operazione si effettuerà soprattutto lungo la via Bassa-Paludi e la via Canova, ma interesserà anche, in maniera minore, la via Giarette, parallela alla linea Trento-Malé. A queste operazioni di miglioramento viario si sommerà inoltre un nuovo asse stradale parallelo alla via Brennero e baricentrico rispetto all'area di intervento connettante la via Soprasasso con la via Canova, ed un altro, a questo perpendicolare, in corrispondenza dell'attuale trazzera di accesso al vivaio. Questa struttura viaria dovrebbe consentire così di accogliere più adeguatamente il traffico veicolare e pedonale, senza tuttavia stravolgere l'attuale schema viario, né tantomeno il disegno degli orti e dei loro accessi.

-i servizi

La proposta prevede due nuove aree per servizi di quartiere in corrispondenza degli incroci fra la via Paludi e la via Soprasasso e fra la via Paludi e la via Canova. Si interverrà inoltre, con interventi minimi, alla creazione di piccole piazze e spazi pubblici disposti in corrispondenza di detti incroci, confermando così l'attuale naturale concentrazione delle attività centrali all'intersezione delle principali vie di comunicazione dell'area. Anche in questo caso, quindi, la proposta scaturirebbe dalla lettura della situazione esistente, cercando di apportare dei miglioramenti alla fruibilità degli spazi urbani, senza al contempo stravolgere il sistema di relazioni che Canova già possiede.

-le nuove aree residenziali e l'uso agricolo

L'area di intervento, in larga massima coincidente con l'area C4 perimetrata dal PRG 89 e successive varianti, si articolerà in sei nuove aree di attuazione, ognuna delle quali a sua volta composta da un settore destinato a nuova edificazione ed uno in cui verrà mantenuto l'attuale uso del suolo come verde agricolo. Verrà inoltre confermata la destinazione d'uso per l'area dell'attuale vivaio (E1). Ogni area d'attuazione composta da zona a nuova edificazione e zona a verde agricolo avrà un massimo edificatorio di 1 mc/mq.

Il tessuto residenziale proposto riprenderà i caratteri e la densità di quello esistente, strutturandosi secondo le due tipologie edilizie maggiormente utilizzate nell'area, ovvero il blocco continuo e la "palazzina", entrambi a 3, 4 e 5 elevazioni. Alla direzione di sviluppo est-ovest delle frange di completamento del tessuto di Canova si contrapporrà quella perpendicolare (nord-sud) data dalla disposizione delle unità edilizie.

Le unità residenziali, servite da una serie di strade private parallele al viale centrale, saranno dotate di spazi aperti privati, collettivi, ed in alcuni punti strategici, pubblici.

Si manterrà un margine non edificato di 50-60 metri nelle aree adiacenti la linea ferroviaria Verona-Brennero rispettando così le indicazioni fornite dalla zonizzazione acustica del Comune e dagli studi e monitoraggi acustici effettuati. La diramazione della linea Trento-Malé invece, data la scarsa densità di passaggio dei treni, non è stata considerata come una fonte significativa di inquinamento acustico.

In totale si prevedono circa 188.000 metri cubi di nuova edificazione residenziale, corrispondenti a circa 500 nuovi alloggi, per una superficie territoriale di circa 185.000 metri quadrati.

La proposta è stata elaborata tenendo in conto le precedenti elaborazioni progettuali ed i precedenti studi effettuati per l'area. Si sono infatti confermate le impostazioni generali fornite dal gruppo di lavoro del Ing. Arch. Mario Basso e formalizzate in uno schema progettuale di piano attuativo, riducendone alcuni dati dimensionali e modificando alcune scelte progettuali, ma in sostanza confermando la lettura analitica dell'intera area realizzata.



COMUNE DI TRENTO



2.5 "Canova di Gardolo"
Proposta

prof. Juan BUSQUETS & BAUIL
011107





schema tipologico

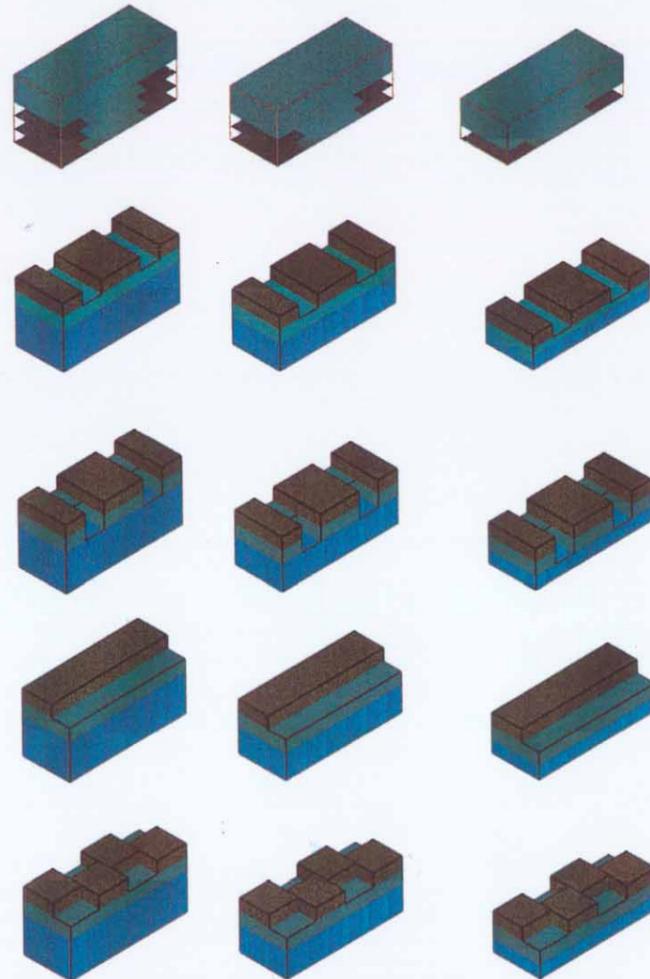
edificio in linea

palazzina

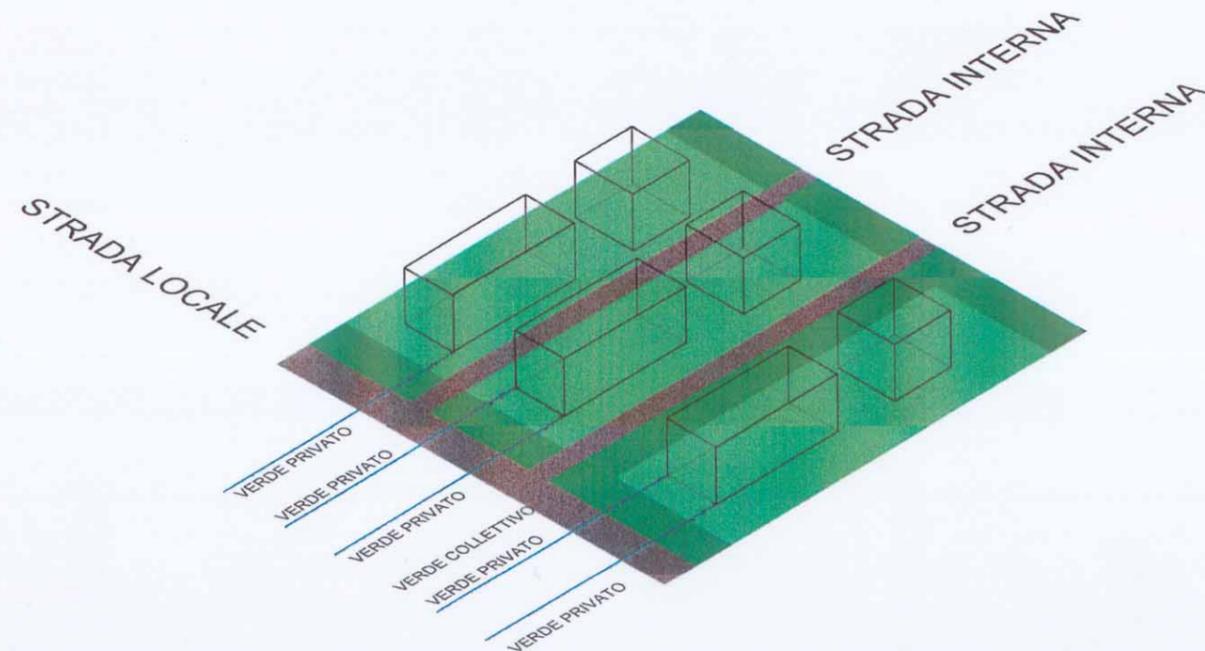
5 piani

4 piani

3 piani



variazioni volumetriche



-le tipologie

La proposta, per quanto riguarda l'edificazione delle nuove aree residenziali, si articola prescrivendo delle norme fisse generali inderogabili, il cui grado di estrema flessibilità possa al contempo permettere libere espressioni progettuali all'interno di uno stesso criterio tipologico e compositivo.

La stessa ipotesi generale che prevede la partecipazione di differenti attori nella gestione e sviluppo del progetto urbano, ha suggerito una serie di regole e norme che lasciassero quanto più spazio e libertà possibili a scelte particolari e puntuali, ma che nel contempo garantissero un lineare e coerente sviluppo dell'idea generale che caratterizza la proposta.

Le soluzioni progettuali formalizzate negli elaborati di ciascuna unità di attuazione dovranno così essere interpretate come "linee guida" contenenti elementi normativi inderogabili ma anche indicazioni caratterizzate da sufficienti margini di flessibilità.

l'edificio in linea:

Avrà dimensioni variabili di 30-40 metri di lunghezza per 10-12 di larghezza e potrà essere a 3, 4 o 5 elevazioni sopra terra. In qualsiasi di questi tre casi si articolerà prevedendo agli ultimi due piani dei duplex serviti ciascuno dai corpi scala centrali dell'edificio (nel caso dell'edificio a tre elevazioni si può pensare anche alla soluzione con accesso indipendente ai duplex dall'esterno).

Il corpo di fabbrica verrà in questo modo definito da una parte compatta basamentale costituita dagli alloggi simplex e da una parte discontinua superiore costituita dai duplex.

L'articolazione del coronamento con i duplex servirà così ad introdurre variazioni volumetriche tendenti a rompere la compattezza stessa dell'edificio, contribuendo così a ridurre il suo impatto nell'intorno urbano ed agricolo.

la "palazzina":

Sarà caratterizzata da impianto planimetrico quadrato, di 12-14 metri di lato e sarà anch'essa a 3, 4 o 5 elevazioni fuori terra con corpo scala centrale.

In questo caso verrà lasciata assoluta libertà per quanto riguarda l'articolazione interna, includendo così la possibilità che possa proporsi come edificio uni o plurifamiliare o svilupparsi utilizzando cellule simplex e/o duplex.

Il sistema degli spazi aperti all'interno di ciascun piano attuativo sarà costituito allo stesso tempo da aree collettive e private. Queste ultime saranno in diretto rapporto spaziale e funzionale con la residenza, costituendo delle pertinenze verdi attorno ai corpi di fabbrica, riprendendo così le relazioni interno-esterno già presenti in gran parte del tessuto residenziale di Canova.

I corpi di fabbrica, disposti tutti secondo la direttrice nord-sud, si disporranno seguendo un ritmo non uniforme in modo da generare spazi aperti interni differenziati, generati dalle combinazioni di viabilità interna con le aree verdi collettive e private.

I CORRIDOI VERDI: SEGUENDO LE ORME DELL'ACQUA

L'interpretazione della singolare morfologia di Trento, della formazione dei suoi tessuti urbani e della forte dimensione paesaggistica che le dá la topografia della valle e la forza idraulica del suo fiume, ha portato a considerare la possibilità di introdurre nuovi temi di carattere ambientale nella struttura del possibile sviluppo urbano della città.

Effettivamente Trento é stata una città insediata sulle sponde del fiume precisamente dall'altro versante del Doss Trento; fino alla metà del XIX° secolo appaiono due "bastioni", definenti due parti della valle di un Adige il cui tracciato scorreva seguendo i suoi meandri. Fino a quel momento tenendo in conto quella configurazione territoriale e urbana, si era in presenza di una valle superiore ed una inferiore.

L'introduzione della linea ferrata suppone anche una rettificazione del fiume, consolidando quel sistema lineare, tanto presente nell'immagine attuale, dovuto proprio alla forza delle infrastrutture che seguono la traccia del fiume canalizzato.

In questo sistema artificiale é ancora possibile svelare e rendere leggibili alcuni elementi "naturali" che possano aggiungere ricchezza alla struttura urbana ed al paesaggio in generale.

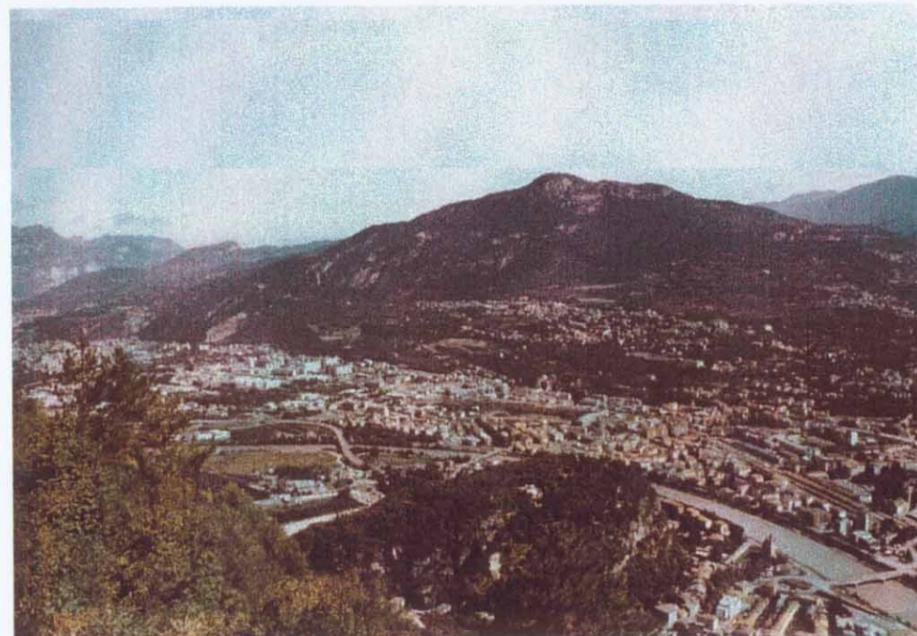
Di fatto la città é andata producendo nel dopoguerra alcuni forti sviluppi urbani, senza tenere sufficientemente in conto le possibilità che il congiunto paesaggistico di Trento offriva. Si direbbe che le morfologie urbane non sono molto distinte a quelle di altre periferie delle città italiane.

Tuttavia esistono ancora spazi e vuoti all'interno di queste espansioni che consentono di poter pensare alla possibilità di innestare una struttura di verde territoriale e urbano che migliori la qualità ambientale di queste morfologie.

In questo senso si spiegano alcune ipotesi di vertebrazione della valle nelle sue parti piú urbanizzate mediante l'introduzione di corridoi ambientali, partendo dall'individuazione delle linee d'acqua e di frattura della valle. In questo modo, individuando alcuni corsi d'acqua e torrenti si possono inserire possibili aree verdi che connettano le parti alte della valle con l'Adige.

Si tratta di una struttura perpendicolare che si sviluppa all'interno delle possibilità lasciate dalla massa urbana edificata, e che però può riuscire a stabilire corridoi ambientali di diversa natura con un ritmo di quasi un chilometro. In questo modo il settore nord può recuperare un ordine territoriale che un'edificazione relativamente dispersa ed autonoma aveva abbandonato.

La continua relazione, inoltre, fra città bassa e le città alte, consente riscoprirne la sua forma generale e la sua relazione con il paesaggio. La Trento bassa é osservata dai belvedere e giardini alti. Qui la facciata, la coerenza urbana del volume assume una dimensione privilegiata. Uno sforzo suppletivo deve prodursi per sfruttare in maniera corretta questa doppia condizione del paesaggio: le città alte viste come elementi singoli all'interno dello skyline alpino, e la città bassa come quel congiunto che consenta di godere al meglio delle aree residenziali e di attività economica, ma che inoltre si forra come "tappeto sulla città" a valle. Qui é dove alla struttura lineare e trasversale deve aggiungersi un interesse particolare verso alcuni punti singolari della valle, che con il loro contributo possono creare nuovi ritmi ed immagini per la città del futuro.



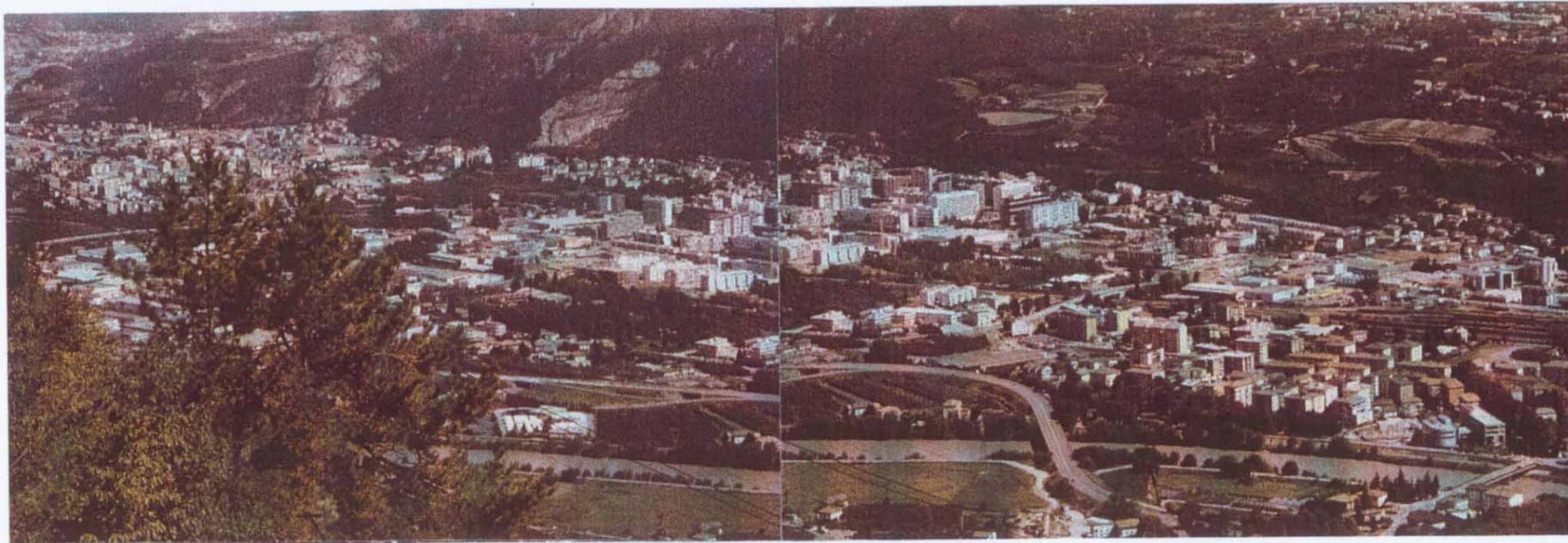
Più in dettaglio si è arrivati a definire, verificandone le effettive possibilità di realizzazione, quattro aree differenti e per futuri corridoi ambientali (a questi corridoi si aggiungerebbe quello passante in corrispondenza della circoscrizione, non formalizzato in quanto la sua realizzazione risulterà estremamente semplice):

- corridoio ambientale passante per l'area CPP.
- corridoio ambientale di Campotrentino.
- corridoio ambientale di Gardolo.
- corridoi ambientali delle aree produttive di Trento Nord.

Le regole generali che hanno portato alla scelta ed hanno suggerito la definizione di ciascuno dei suddetti corridoi sono:

- ogni corridoio si articola e sviluppa sulla base di uno stato dell'esistente che di fatto già si propone come una possibile serie e sequenza di spazi aperti verdi. L'esistenza di questi vuoti fra le masse dell'edificato semplifica così enormemente la realizzazione in termini economici e di gestione del progetto. Sintetizzando notevolmente questo concetto si potrebbe affermare che la proposta più che introdurre nuovi elementi e morfologie all'interno del tessuto urbano non suggerisce altro che una migliore definizione di spazi allo stato attuale già esistenti.

- Nei pochi casi in cui la fattibilità del corridoio si scontra con situazioni di uso del suolo non idonee alla realizzazione dello stesso, si è intervenuto con modifiche al regime d'uso tali da permettere uno sforzo economico minimo (se non nullo) da parte dell'Amministrazione comunale.
- Ogni corridoio si articola come una successione o serie di spazi verdi di differente natura. Una sequenza tipo potrebbe quindi includere aree di diversa natura come piazze alberate, giardini o orti privati, aree verdi collettive, ma anche strade carrabili adeguatamente trasformate in viali alberati. Questi ultimi infatti, una volta modificata la sezione trasversale in funzione del verde e dei pedoni, possono divenire elementi che garantiscono la continuità del corridoio all'interno del tessuto urbano più compatto.
- Viene introdotta in alcuni casi una "fascia di rispetto per i corridoi ambientali". Di fatto non si modifica l'uso del suolo interessato dalla fascia di rispetto, ma se ne limita l'edificazione all'interno della stessa; inoltre l'Amministrazione pubblica si farà carico delle opportune opere di adeguamento di dette aree ai fini dei corridoi ambientali (opere di pavimentazione, alberature etc...). Le fasce di rispetto sono state proposte nelle aree già interessate da analoghi provvedimenti (fasce di rispetto per la sicurezza del territorio e degli insediamenti) secondo le prescrizioni del PRG '89 e successive varianti. Si suggeriscono inoltre sistemi "trasparenti" per eventuali opere di recinzione lungo le fasce di rispetto in modo da preservare una continuità visiva con le aree verdi pubbliche vicine.

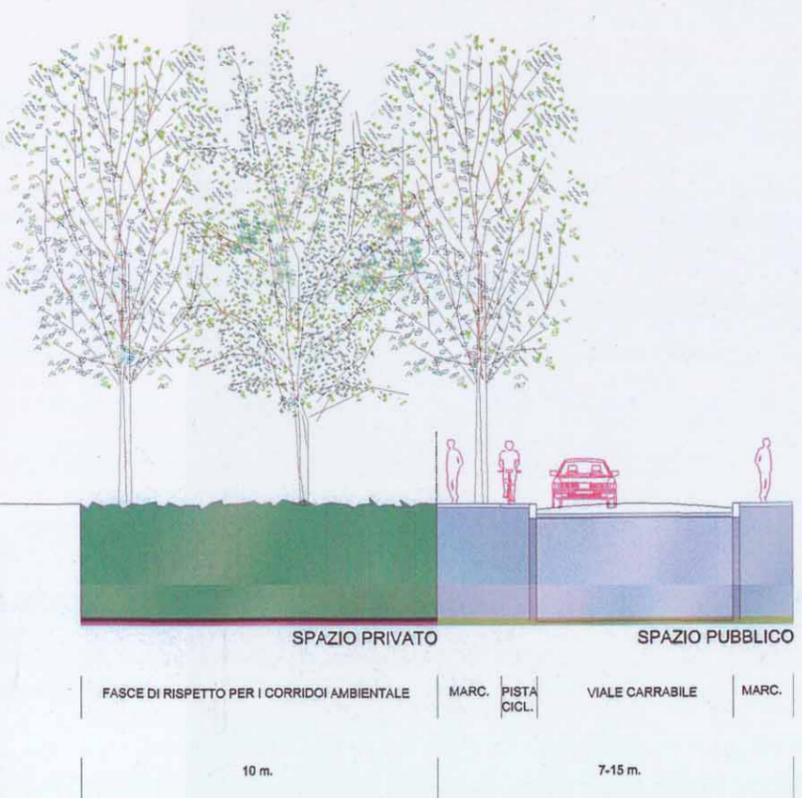




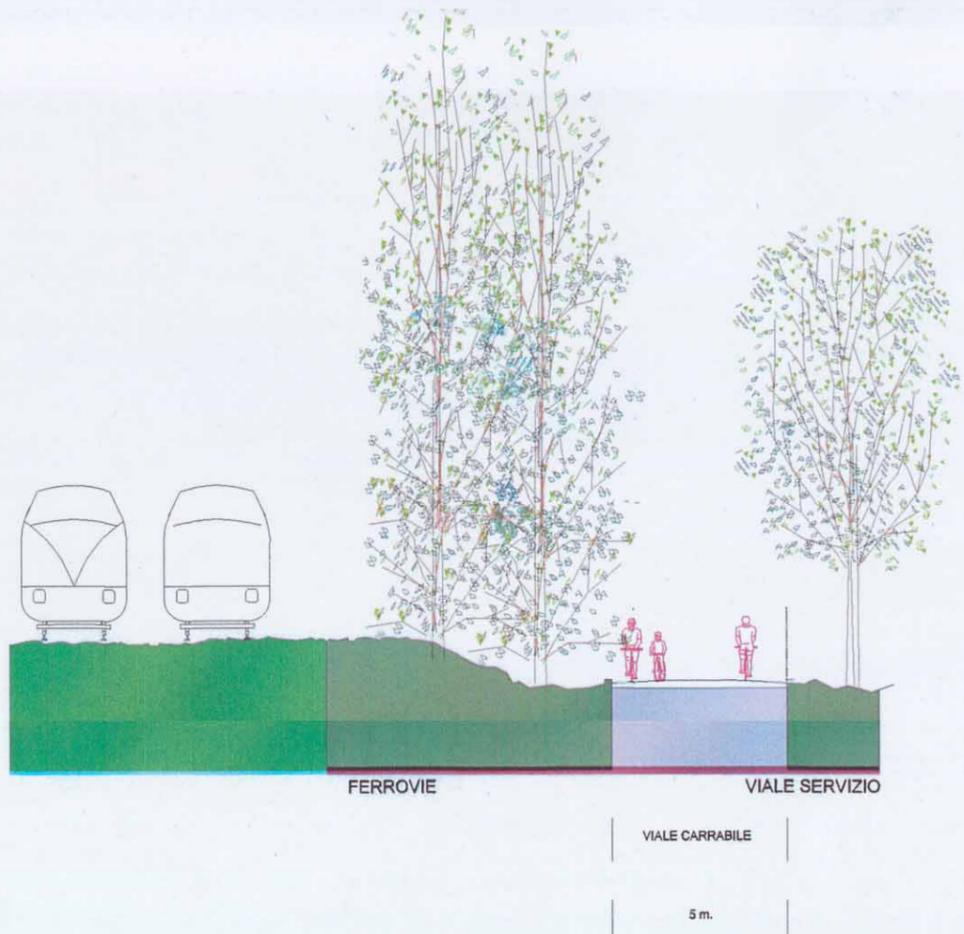
Zona Residenziale
Zona Produttiva
Zona terziaria e commerciale
Area per servizi

STUDI PER LA REVISIONE DEL
PIANO QUADRO N°2 TRENTO N.

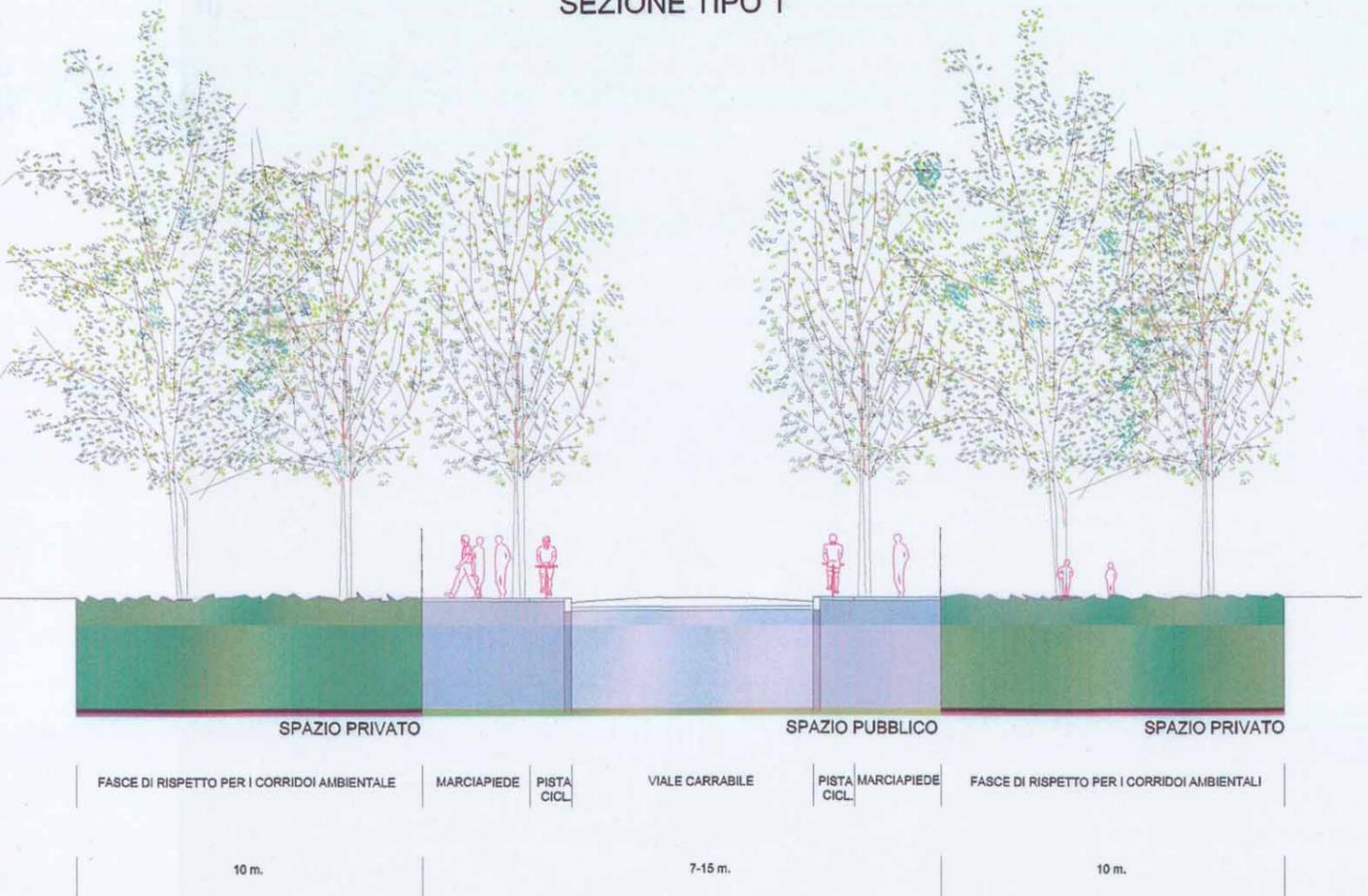
0 10 20 30
M



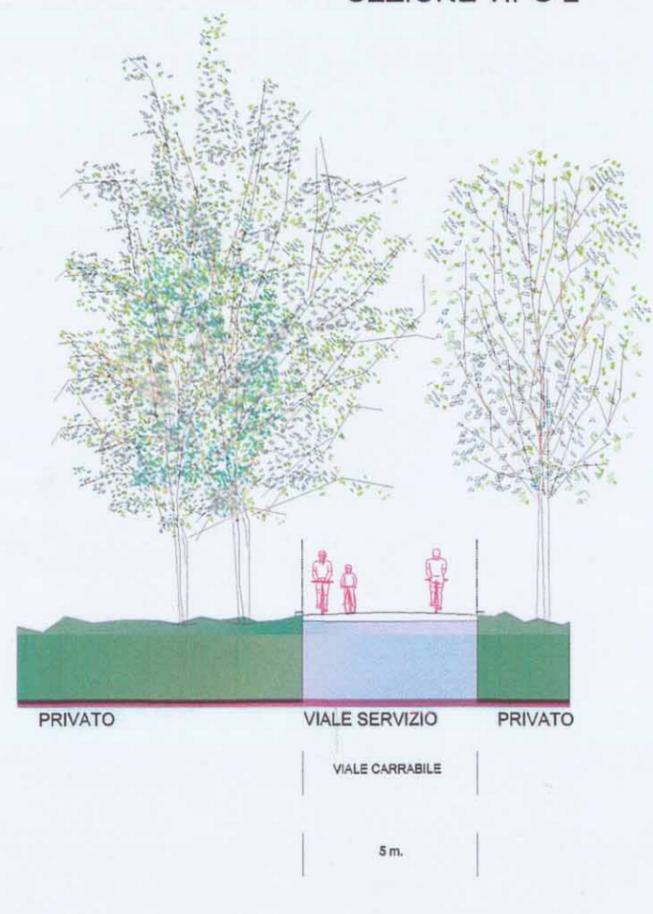
SEZIONE TIPO 1



SEZIONE TIPO 2



SEZIONE TIPO 3



SEZIONE TIPO 4

COMUNE DI TRENTO

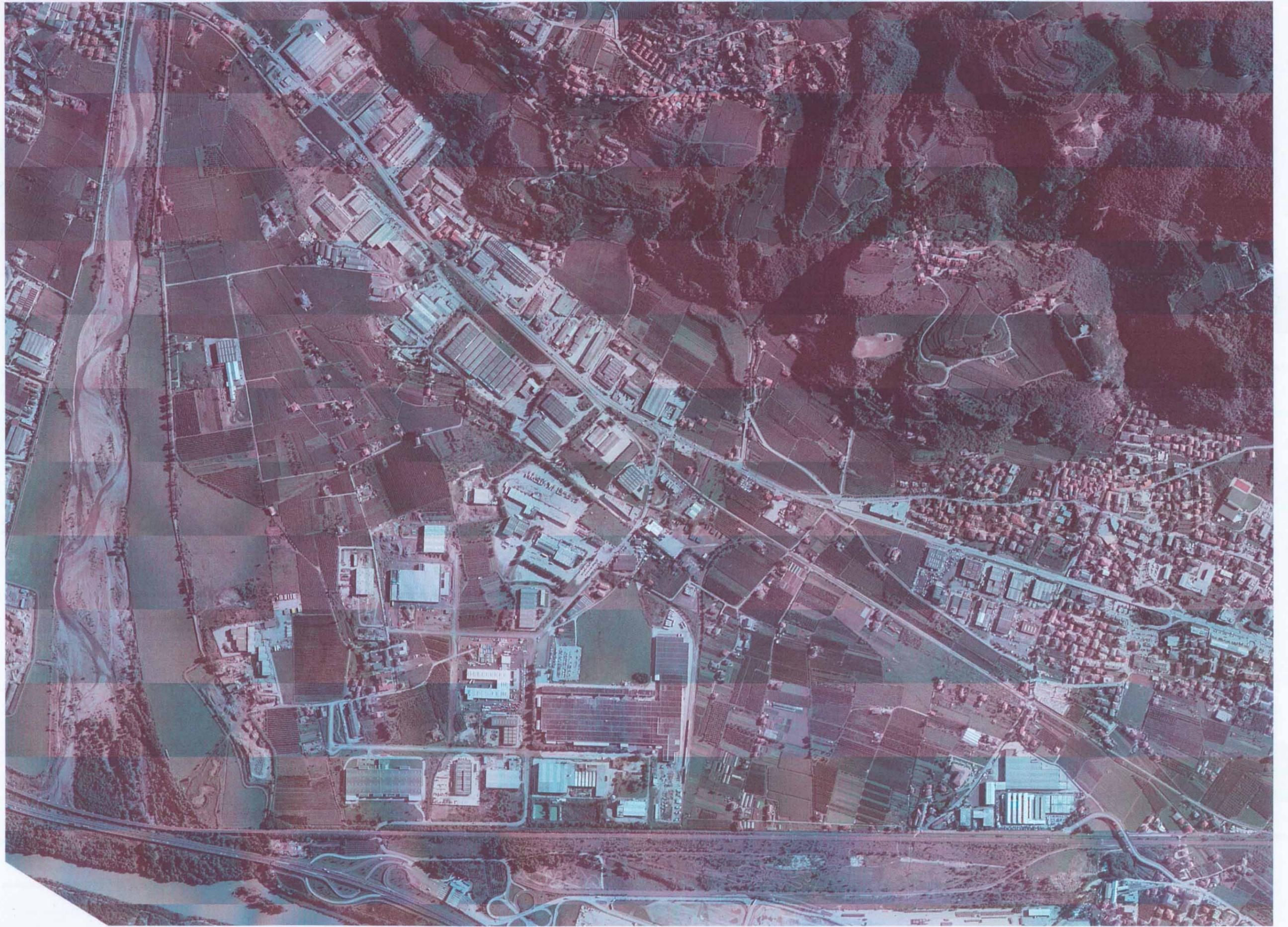


STUDI PER LA REVISIONE DEL P.R.G.

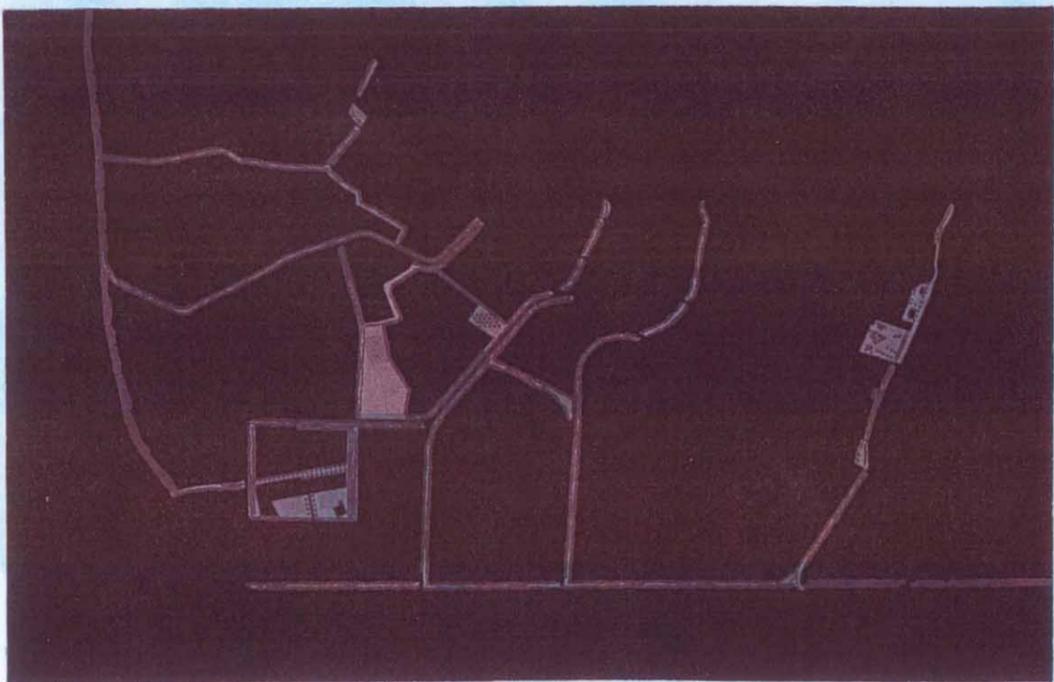
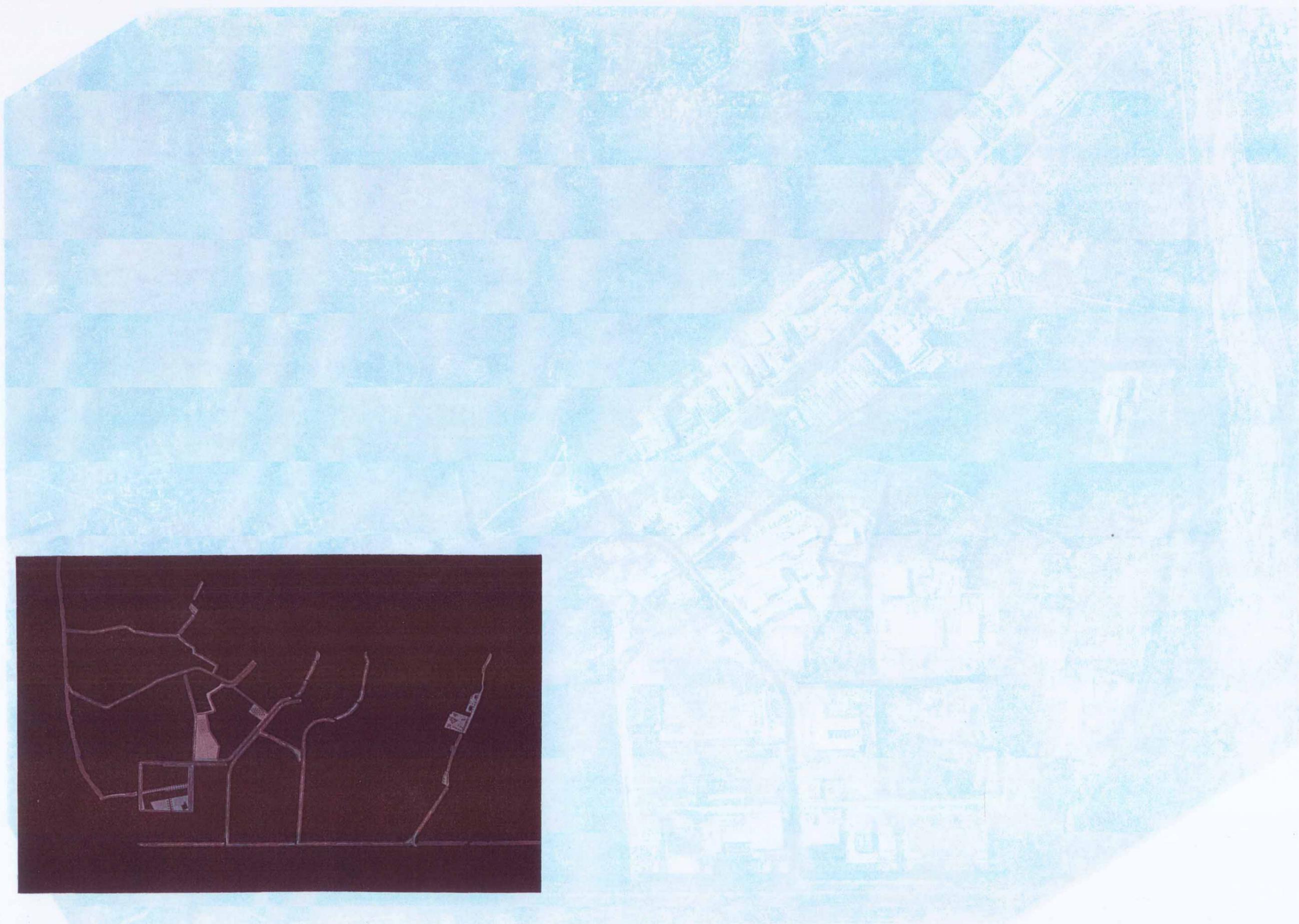
Sezioni tipo dei corridoi ambientali

prof. Joan BUSQUETS & BAUSIL
011197













COMUNE DI TRENTO



STUDI PER LA REVISIONE DEL P.R.G.
Corridoio verde area CPP
Proposta di perimetrazione

prof. Jean BUSQUETS & SAUSSE
011107





COMUNE DI TRENTO



STUDI PER LA REVISIONE DEL P.R.G.
 Corridoio verde dell'area di Campotrentino
 Proposta di perimetrazione

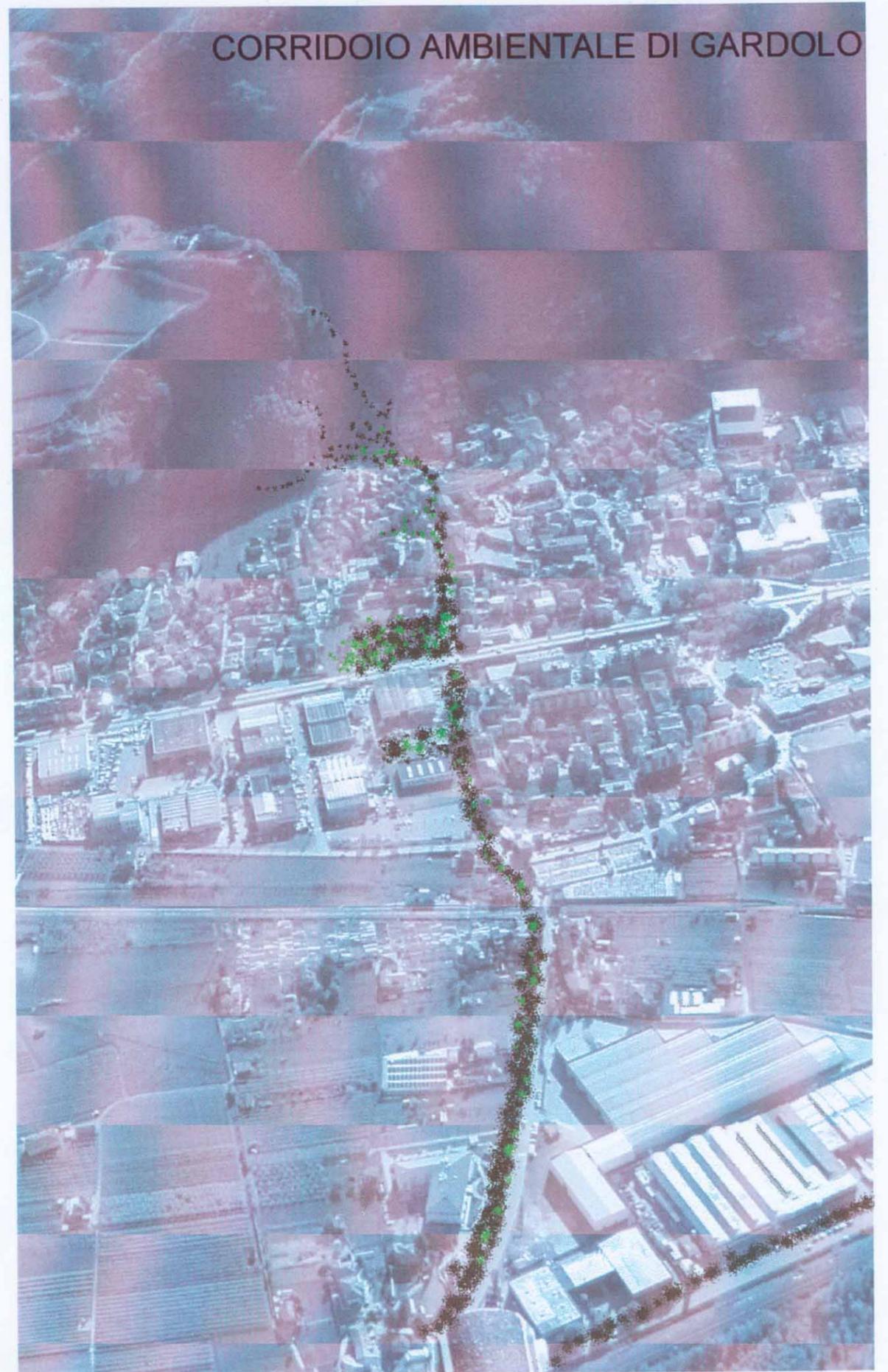
prof. Jean BISOUETS & BAUSA
 01107

PROPOSTA





CORRIDOIO AMBIENTALE DI GARDOLO





ZONA A BOSCO

VERDE PUBBLICO

ZONA PEDONALE DEL CENTRO STORICO

ZONA DESTINATA A VERDE PRIVATO

VIALE ALBERATO + FASCE DI RISPETTO
(vedi sezione tipo 1)

VIALE ALBERATO + FASCE DI RISPETTO
(vedi sezione tipo 1)

VIALE DI SERVIZIO + PISTA CICLABILE
(vedi sezione tipo 2)

PROPOSTA

COMUNE DI TRENTO



STUDI PER LA REVISIONE DEL P.R.G.

Corridoio verde di Gardolo
Proposta di perimetrazione

prof. Jean BUSQUETS & BAUDL.
011107





CORRIDOI VERDI DELL'AREA PRODUTTIVA DI TRENTO NORD



CAMMINO ALBERATO
(Vedi sezione tipo 4)

ALBERATO ESISTENTE

VIALE ALBERATO
(Vedi sezione tipo 3)

CORRIDOI SULLA FERROVIA
(Vedi sezione tipo 2)

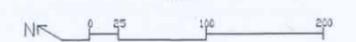
FASCE VERDE DI PROTEZIONE

COMUNE DI TRENTO



STUDI PER LA REVISIONE DEL P.R.G.
Corridoi verdi delle zone produttive
Proposta di perimetrazione

prof. Jean BUDDIETS & SAUJOL
011197



PROPOSTA