

SUPERTRENTO

Scenari Urbani Partecipati
per l'Ecologia e la Rigenerazione

SUPERTRENTO

Incontri tematici / Report

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



COMUNE DI TRENTO

campomarzio

Il percorso SUPERTRENTO e l'interramento

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

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

È dalla lettura dello sviluppo storico della città che nasce l'idea dell'interramento del tratto storico della linea ferroviaria realizzando al suo posto un "boule-

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

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

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

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

È negli anni immediatamente successivi all'appro-

vazione della Variante al PRG 2001 che si cominciano a sviluppare da parte di RFI i progetti delle tratte di accesso sud al tunnel di base del Brennero compresa la circonvallazione di Trento e Rovereto.

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

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

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

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

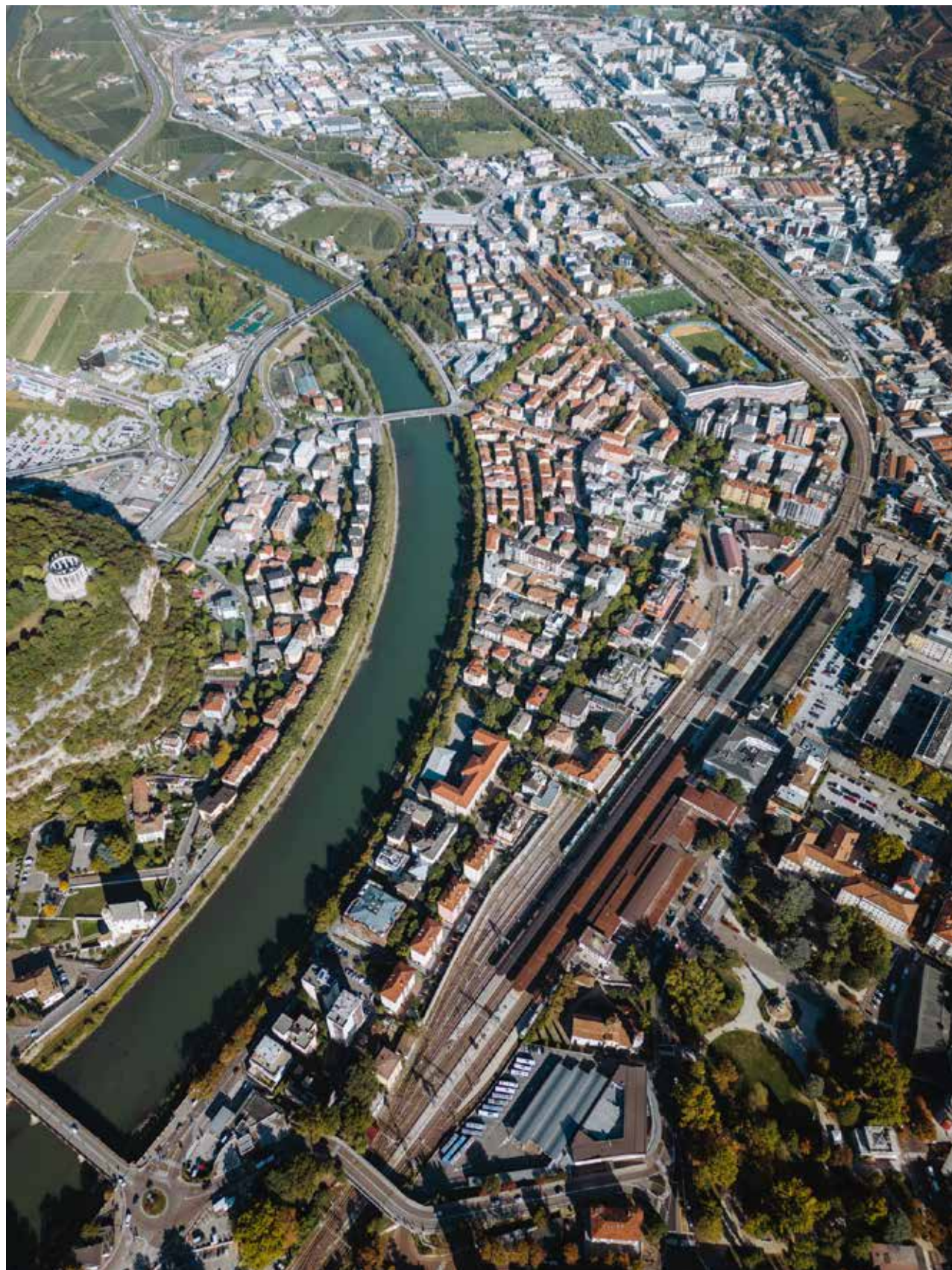
Scorrendo idealmente questo tratto e immaginandolo trasformato grazie all'interramento, si intuisce immediatamente l'enorme potenzialità del progetto sia per il possibile ridisegno dell'areale ferroviario liberato dai binari, sia per la valorizzazione di tutte le aree limitrofe.

È per questa grande potenzialità così decisiva per

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

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

» Aree della linea ferroviaria del Brennero visto verso nord.
In alto a destra l'ex scalo merci Filzi e in basso l'areale della stazione.



Informati. Immagina. Partecipa

La città, nel suo insieme di norme, comportamenti, comunità, politiche e sistemi di governo è, fino al Ventesimo secolo un sistema semplice. Chi sta ai vertici decide il futuro e chi esegue le strategie riproduce esattamente ciò che è stato stabilito o comunque qualcosa di molto simile. Questo sistema-città evolve, dal Ventunesimo secolo, un ecosistema caratterizzato dalla complessità. E in un sistema complesso quando chi sta ai vertici decide A l'esito può essere B, C, D, molto probabilmente non A.

In un sistema complesso infatti, nessuno ha il potere di orientare da solo l'esito di una strategia o di un progetto. In un sistema complesso tale l'esito dipende dalla capacità di tutti gli attori coinvolti di trasformare il proprio punto di vista in un pensiero accessibile, di partecipare al dialogo per costruire una base comune a tutti a partire dalla quale si possa aprire il confronto. La differenza tra il vivere e il prendere decisioni in un sistema semplice o in uno complesso è di per sé lineare: in un sistema semplice quando emerge un problema, un'opportunità o, come accaduto molte volte anche nel passato di Trento, c'è una nuova parte di città da pensare, vengono chiamati i tecnici deputati e gli viene chiesto di intervenire. I professionisti chiamati intervengono sul problema pensando e proponendo la migliore soluzione. Abbiamo costruito le città per secoli in questo modo e sono le città in cui viviamo ma è oggi sotto gli occhi di tutti che questo modo di costruirle non funziona più.

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

costruzione di un'idea di futuro prima che dalla costruzione di un'infrastruttura futuribile.

Occorre, in altre parole, partire dalla capacità di stare in un processo di confronto orizzontale che è innanzitutto un confronto tra le componenti economiche, culturali, sociali, tecnologiche che costituiscono una città. Perché la complessità la affrontiamo con infrastrutture che si adattano anzi, ancor più... che dialogano con la società. Il contrario, ossia adattare la società al costruito, non funziona più.

Il ruolo di SUPERTRENTO è dunque duplice: da un lato costruire e facilitare un processo e un percorso che sappiano far diventare la città un tema di tutti. Dall'altro provare a costruire uno spazio in cui i saperi e le competenze di tutte e tutti vengono messe a disposizione della comunità per dare modo a ognuno/a di informarsi, crearsi un'immagine o un pensiero e partecipare al confronto sentendosi adatto/a.

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

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

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

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

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

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

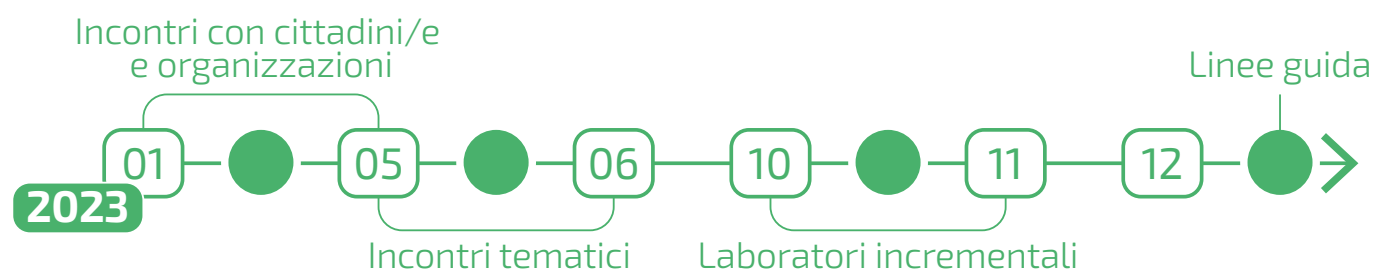
Organizza, nei mesi di maggio e giugno, incontri tematici aperti dedicati all'analisi dello stato attuale, alla mappatura dei progetti e delle aspettative, al confronto con altre esperienze.

Facilita, nei mesi di settembre, ottobre e novembre, laboratori incrementali di co-progettazione di nuovi scenari urbani e delle linee guida che faranno da base per le future fasi di pianificazione dell'area liberata dai binari.

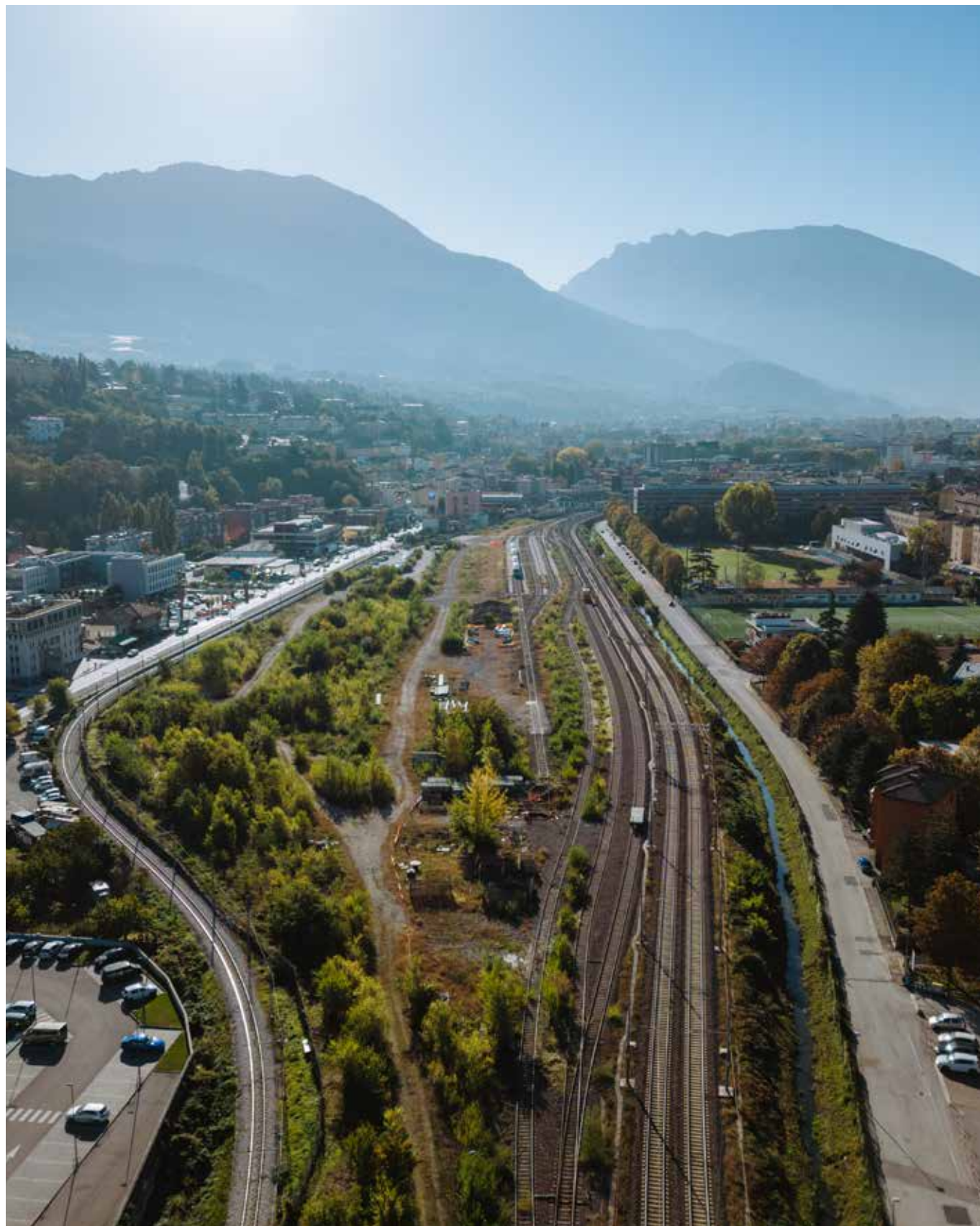
Incentiva la realizzazione di attività collaterali allo scopo di attirare l'attenzione su alcuni spazi e zone della città.

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

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



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



Incontri tematici

3. Movimento, stili di vita, benessere

Informati

Immagina

Partecipa

10 giugno 2023

Ex Atesina / Sala Carrozzeria

» Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Incontro tematico.



Programma

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

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

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

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

[approfondisci >](#)

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

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

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

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

Programma della giornata

mattina

09:30 / 10:30

Condivisione dei risultati della prima fase del percorso

10:30 / 11:00

Progetti in corso

Massimiliano a Prato

Giovanna Ulrici

Francesca Debiasi + Antonia Banal

11.30 / 12.30

Tendenze in atto e strategie per nuovi scenari

Maria Beatrice Andreucci

pomeriggio

14:30 / 15:30

Pratiche, progetti e testimonianze da altri contesti

Pirous Fateh-Moghadam

Luisa Ravanello

Enrico Chiarini

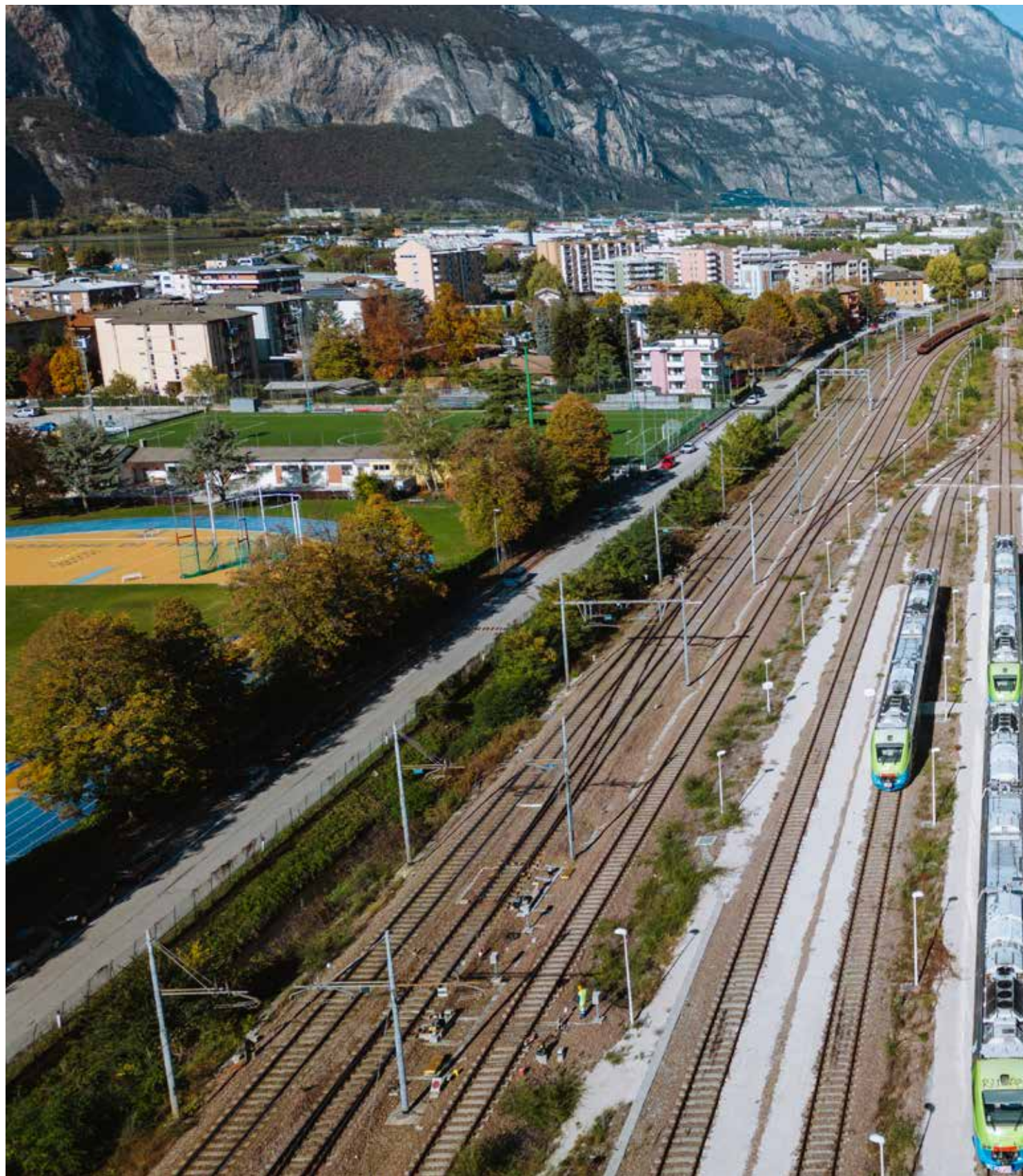
16.00 / 17.30

Dibattiti tematici con i relatori e le relatrici

Informati

Incontri tematici / Report

➤ Vista verso nord dell'ex scalo merci Filzi.

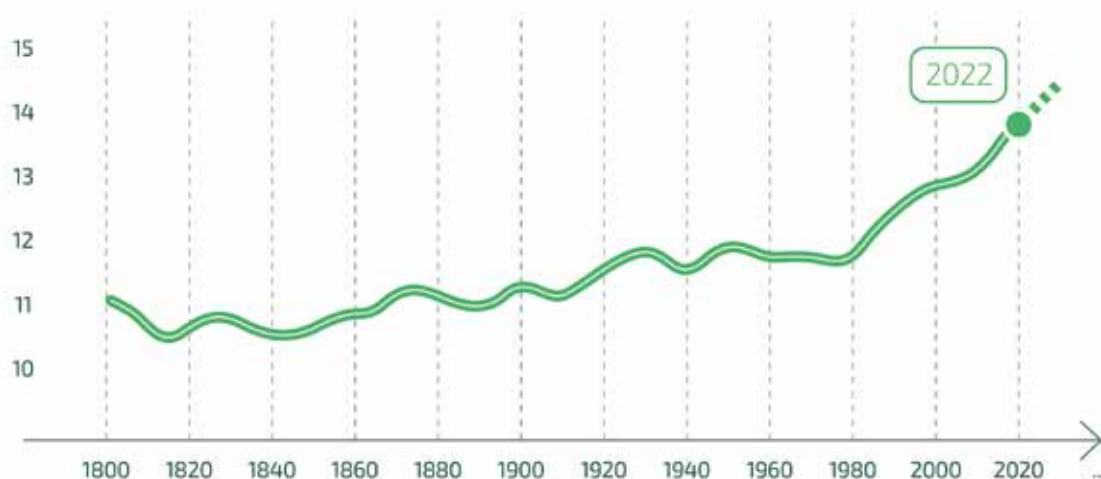




Glossario

Cambiamento climatico

Temperatura media annua in Italia (°C)



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

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

Isola di calore



#superglossario

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

Questi innalzamenti, all'interno delle città e per effetto dell'urbanizzazione, sono ulteriormente aggravati

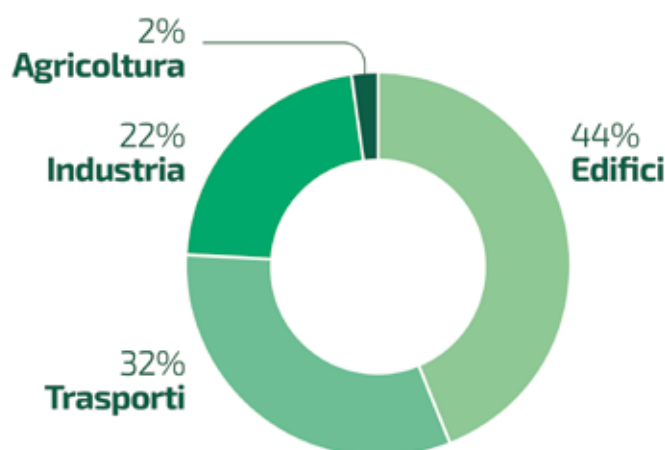
ti dall'effetto "isola di calore" che determina un aumento della temperatura fino a +5 gradi spostandosi dalle zone rurali verso il centro cittadino. La combinazione tra isole di calore e alti tassi di umidità inoltre comporta il verificarsi sempre più frequentemente di eventi estremi e di giornate nelle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

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

Transizione ecologica

Consumi finali di energia in Italia per settore

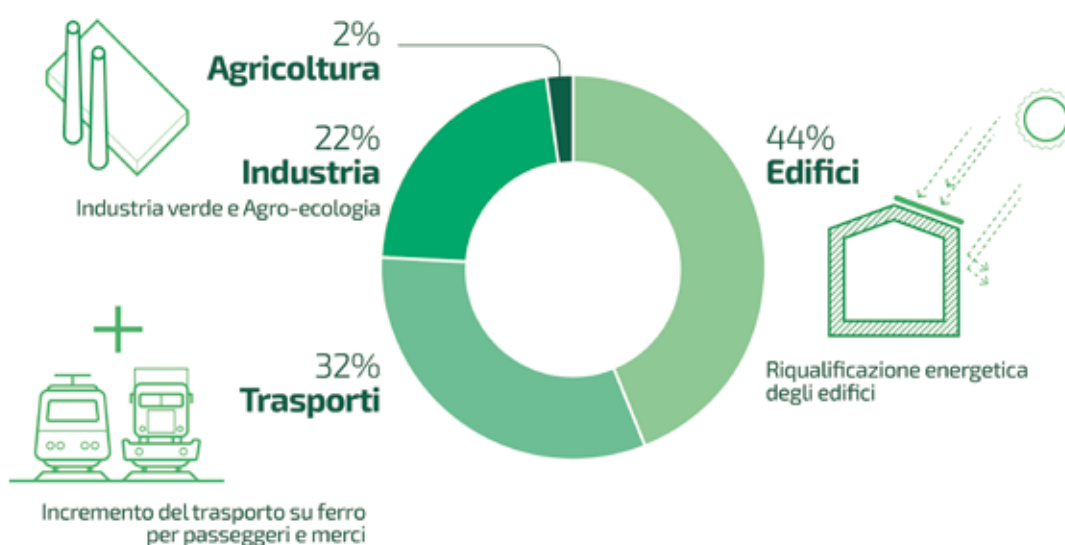
fonte: elaborazione su dati Eurostat 2019



#superglossario

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

I "pilastri" della transizione ecologica



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

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

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

Mobilità dolce

La piramide della mobilità

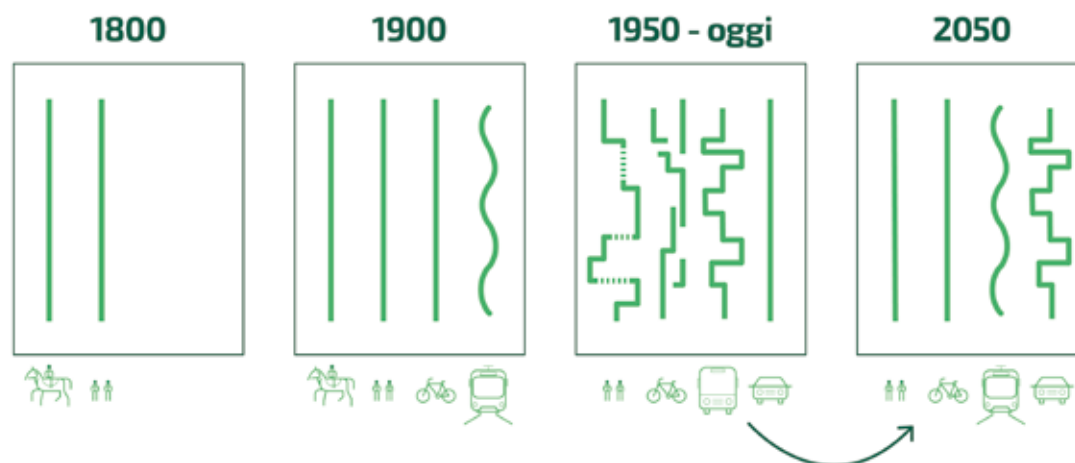


#superglossario

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

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

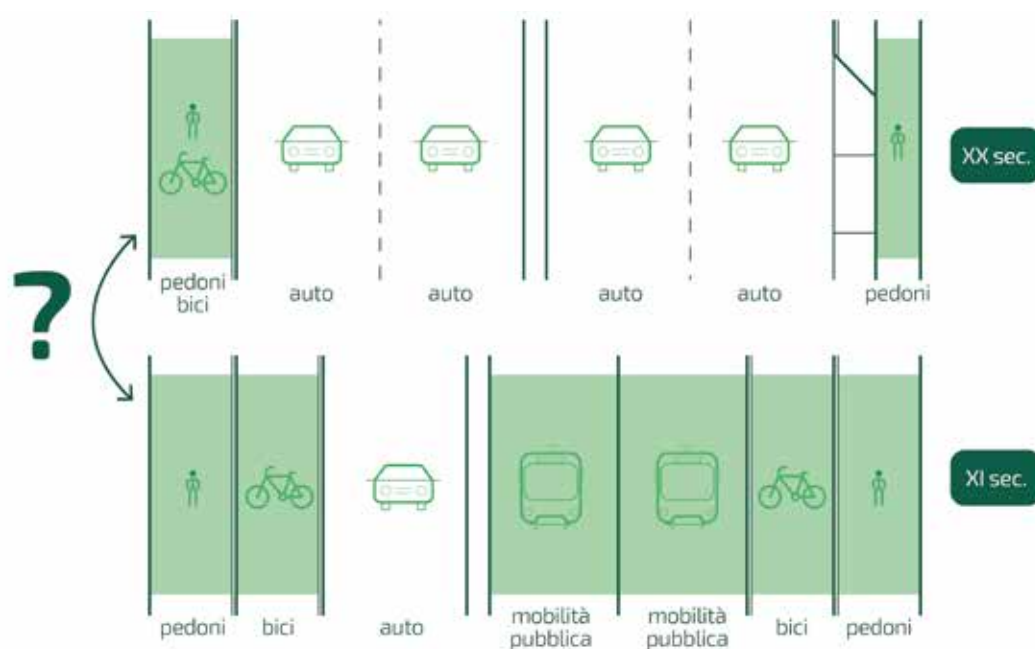
Breve storia dell'ingegneria del traffico...

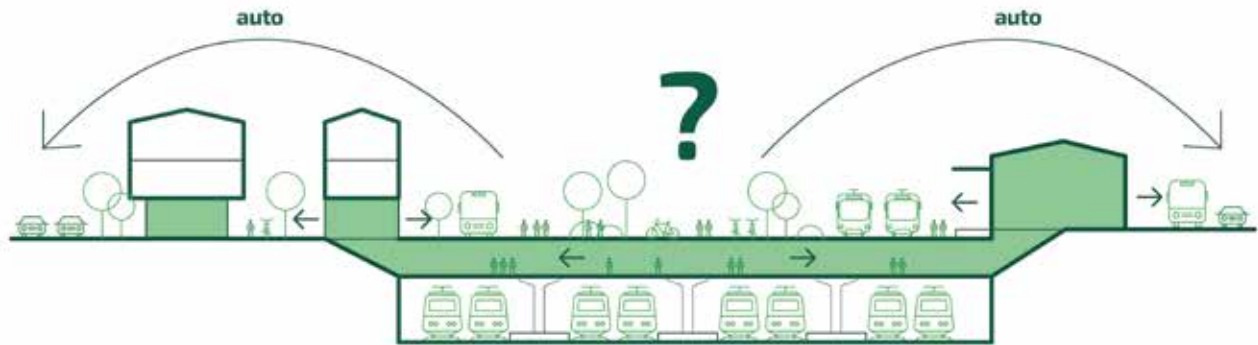


In ambiti come ad esempio Via Brennero a Trento, attuare questa inversione di priorità significherebbe, a fronte di un potenziamento del trasporto pubblico, ridurre lo spazio delle carreggiate per le automobili incrementando percorsi ciclo pedonali.

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

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





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



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

Resilienza urbana

Eventi estremi vs. carenza di pioggia (2022)

fonte: elaborazione su dati Legambiente

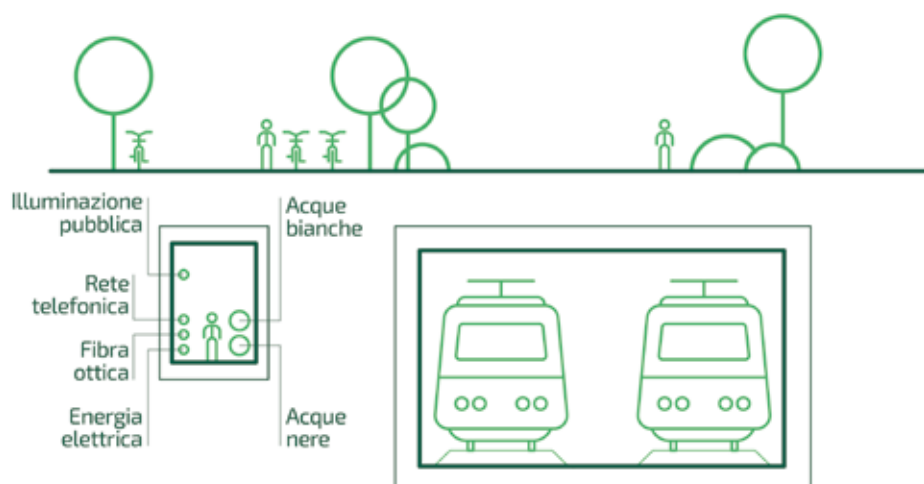


#superglossario

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

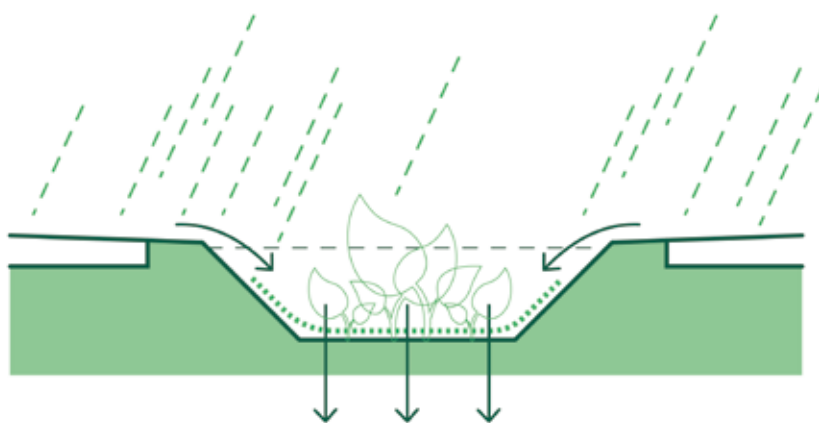
Attraverso l'operazione dell'interramento, ad esempio, è possibile implementare uno *smart tunnel* (ovvero un cavedio tecnologico accessibile) nel quale possono essere installate diverse tipologie di tubazioni e reti capaci di far fronte ad un potenziamento dei sistemi di raccolta delle acque nere e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

Smart tunnel (Cavedio tecnologico)



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

Rain garden Sistemi di drenaggio/filtraggio naturale



#superglossario

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

» Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Incontro tematico.



Incontri tematici

3. Movimento, stili di vita, benessere

Informati

Immagina

Partecipa

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

10 giugno 2023

Ex Atesina / Sala Carrozzeria



Progetti in corso

Pianificazione territoriale e implementazione del verde urbano

Massimiliano A Prato

Comune di Trento

Servizio Urbanistica

➔ scarica le slide su supertrento.it

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

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

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

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

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

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

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

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

3. la **valorizzazione delle infrastrutture verdi esistenti** costituite dalle sponde del fiume Adige. Attraverso gli strumenti descritti e sull'esempio di progetti già realizzati, nei quali il verde riveste un ruolo di primo piano, si auspica un incremento della dotazione e dell'accessibilità degli spazi verdi in ambito urbano e conseguentemente del benessere dei cittadini.

Verso un Piano del Verde

➔ scarica le slide su supertrento.it

Giovanna Ulrici

Comune di Trento

Ufficio Parchi e giardini

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

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

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

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

Ad oggi sono più di 18.000 gli alberi censiti nelle aree verdi comunali di Trento, divisi al 50% tra specie autoctone ed alloctone. Il censimento procede con la finalità principale di verificare la sicurezza degli alberi: anche in ragione dei fenomeni atmosferici sempre più intensi, la valutazione del rischio arboreo identifica il "danno potenziale" che può essere provocato da un'eventuale caduta e dunque aiuta a stabilire la frequenza degli interventi di controllo e i criteri di

conservazione.

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

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

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

✦ sono state avviate **azioni sperimentali di adattamento al cambiamento climatico**: da alcuni anni vengono installati gazebi e piantati alberi in cortili scolastici, giardini ed aree aperte, per offrire riparo dalla calura e **contrastare le isole di calore** urbano;

✦ Trento ha aderito alla *Rete delle città amiche delle api*, prendendo un impegno per azioni di supporto agli impollinatori. È stato avviato il progetto *Be-eTrento*, di misura della qualità ambientale e della biodiversità tramite analisi polliniche nel fondovalle dove il Comune di Trento non fa uso di pesticidi e fitofarmaci dal 2016;

✦ aumentano le **iniziative che hanno l'ambiente e il verde al loro centro**: aule all'aperto e percorsi didattici delle scuole, Patti di collaborazione con cittadini ed associazioni, per la cura del verde, piantumazioni e progettazioni partecipate e condivise.

Attualmente per la definizione dei parametri di qualità del verde urbano si fa riferimento ad una visione "antropocentrica" che individua e misura i *Servizi Ecosistemici* ovvero tutti quei benefici che gli elementi naturali ci offrono.

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

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

➔ scarica le slide su supertrento.it

Francesca De Biasi, Antonia Banal

Comune di Trento

Ufficio Relazioni col pubblico e partecipazione

Ufficio Gestione e promozione sociale

Il verde in città è stato oggetto di cura anche nell'ambito dei beni comuni attraverso lo strumento dei patti di collaborazione, grazie al "Regolamento sulla collaborazione tra cittadini ed amministrazione per la cura e la rigenerazione dei beni comuni urbani" che disciplina le forme di collaborazione dei cittadini con il Comune di Trento.

Degli **oltre 90 patti di collaborazione approvati** ad oggi, la maggior parte riguarda la **cura e la valorizzazione di aree verdi** affinché siano **luoghi fruibili, aperti e inclusivi**.

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

Capitale Europea del volontariato, si è dato nuovo slancio all'operato dei volontari anche in un'ottica di sostenibilità e apertura europea: l'*Orto aperto* ha accolto per 15 giorni nel mese di maggio dei giovani provenienti da vari paesi europei attraverso campi di volontariato che hanno ospitato, tra le altre cose, attività socio-animative rivolte agli anziani.

Un altro interessante esempio di patto di collaborazione su aree verdi è quello dello skate park, firmato dal Comune e dalle associazioni *UISP*, *Giovani Arte Sport Asd*, *Front Flip*, *SSF*, *Easy Ramp* per valorizzare l'area con azioni di cura e di pulizia e la promozione di sport urbani con laboratori, corsi ed eventi capaci di coinvolgere ed includere anche i più giovani con ruoli attivi.

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

Incontri tematici

3. Movimento, stili di vita, benessere

Informati

Immagina

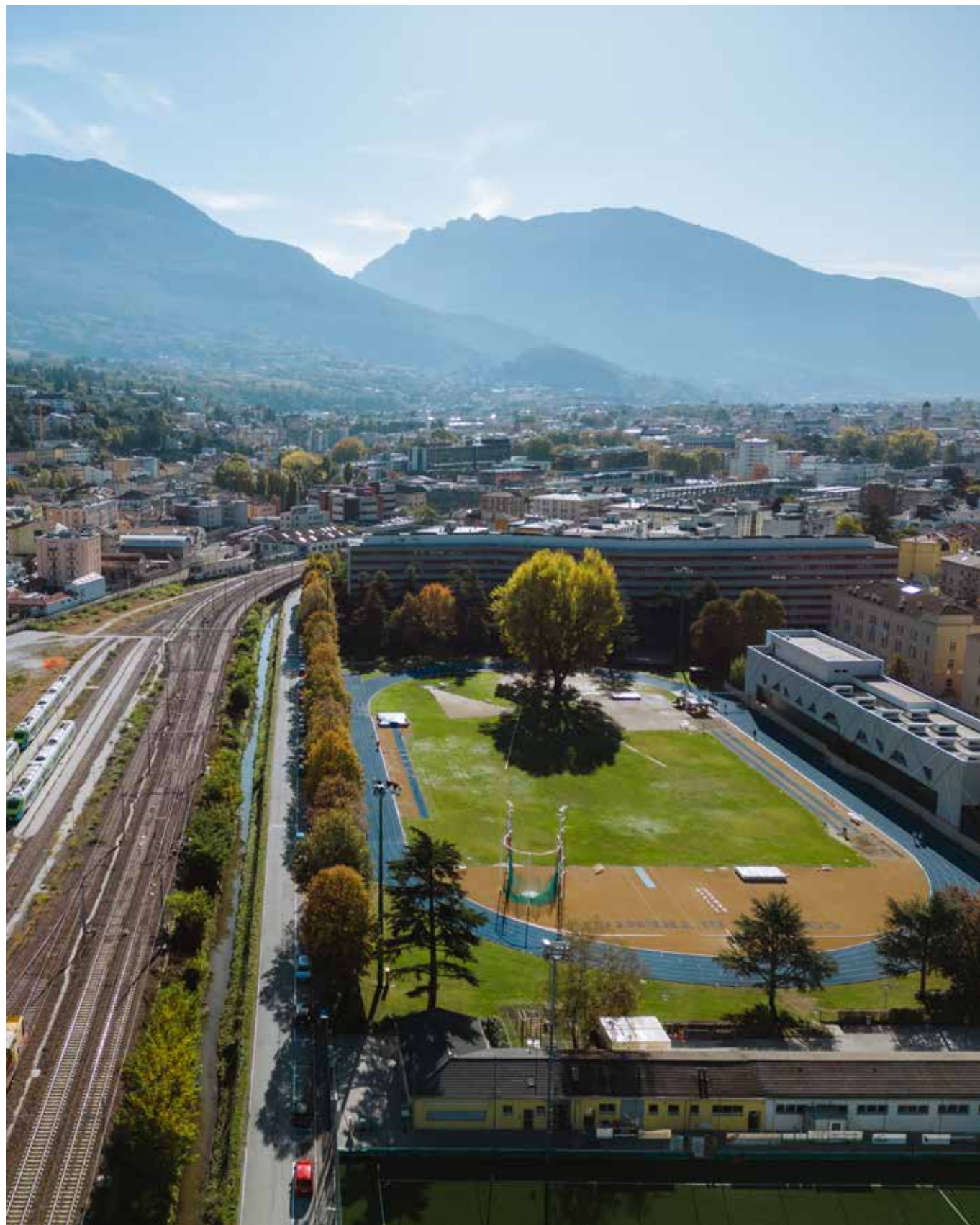
Partecipa

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

10 giugno 2023

Ex Atesina / Sala Carrozzeria

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



Tendenze in atto e strategie per nuovi scenari

Maria Beatrice
Andreucci

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

"Biofilia" salute e benessere per l'uomo e l'ambiente urbano

➔ scarica le slide su supertrento.it

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

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

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

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

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

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

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

✦ è emersa l'**importanza dell'alimentazione**: non solo il momento ludico della conduzione di un orto ma anche il garantire cibo di qualità a tutti (il cibo biologico costa molto di più del cibo spazzatura). Queste sono le nuove sfide, ma quelle di sempre permangono come il **cambiamento climatico**, il **deterioramento ambientale** e gli aspetti di **crisi economica** e di **incapacità di spesa** (vedi fondi PNRR).

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

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

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

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

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

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

Per questo, nella consapevolezza della comples-

sità da affrontare, bisogna partire dai bisogni della popolazione che un singolo progettista non può né conoscere né dominare autonomamente.

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

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

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

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





Pratiche, progetti e testimonianze

Pirous
Fateh-Mogadham

Benessere e stili di vita

➔ scarica le slide su supertrento.it

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Luisa Ravanello

La qualità dello spazio pubblico

➔ scarica le slide su supertrento.it

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

È un tema di cui in Regione Emilia Romagna investiamo dal 2015 e ce ne dobbiamo occupare perché la maggior parte di noi vive in città ed è lì che abbiamo localizzato la maggior parte delle strutture per cui quando un evento climatico avverso avviene in città fa molti più danni.

Pensiamo a quando nelle città abbiamo fenomeni quali le isole di calore ossia un'elevata differenza di calore con la campagna che mette a rischio la vita delle persone. O a quando arriva la bomba d'acqua e i problemi si rivelano molto più gravi in città in quanto il suolo non è quello di un campo ma è asfalto impermeabile.

Oggi cerchiamo di **ridurre gli effetti del cambiamento climatico attraverso la rigenerazione urbana** con lo scopo di **rendere gli spazi fruibili dalle persone** e allo stesso tempo realizzare infrastrutture che permettono alle zone della città di **smaltire le acque e affrontare l'innalzamento delle temperature**.

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

① *Urbanista, laureata in architettura al Politecnico di Milano, ha conseguito un Master europeo in Gestione dell'ambiente (EAEME). Ha sempre lavorato nella pubblica amministrazione, occupandosi di pianificazione e valutazioni di sostenibilità territoriale e ambientale. È stata co-ideatrice e responsabile per la Regione Emilia-Romagna di REBUS (REnovation of public Buildings and Urban Spaces), un percorso formativo ed un laboratorio progettuale sulla rigenerazione urbana. È co-autrice del manuale "Rigenerare la città con la natura. Misure per la mitigazione e l'adattamento climatico degli spazi pubblici" e delle Linee guida "Liberare il suolo" ideate nell'ambito del progetto SOS4life. È coordinatrice e co-autrice del progetto SOS4CITIES di Arpa - Agenzia Prevenzione Ambiente della Regione Emilia-Romagna, agenzia per la quale oggi lavora nell'ambito dell'educazione alla sostenibilità.*

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

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

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

A Berlino si tratta di un ex scalo ferroviario di 29 ettari per cui il tempo servito per completarlo tutto è stato molto lungo. I tratti interessanti sono soprattutto dati dal fatto che la popolazione ha voluto in-

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

Il secondo esempio riguarda la "colata verde" a Nizza, realizzata sull'area di quello che era il sedime di un fiume che era stato tombato e sulla cui area si era costruito per poi alla fine decidere di realizzare un'infrastruttura verde. Si tratta di 1,5 km quindi circa 11 ettari il cui progetto è iniziato nel 2014 e nel 2019 era completo. Il tratto interessante è l'elemento centrale è la presenza dell'acqua in diversi modi, in particolare in una piazza d'acqua che funziona a cicli: dalla nebulizzazione, utile per rinfrescare e creare comfort. Il parco è fondamentale anche nel promuovere stili di vita attivi e ospita ogni giorno in ogni momento persone che fanno attività fisica.

Il terzo esempio ha una storia molto bella. Nasce sul sedime di un fiume la cui prima funzione immaginata era quella di diventare una strada. Un progetto che la cittadinanza attraverso la sua opposizione è riuscita a bloccare. È grazie dunque ai cittadini che Valencia oggi ha un'infrastruttura meravigliosa a servizio dei cittadini, organizzata in molti tratti che si susseguono con funzioni diverse e articolata in entrate e uscite che permettono l'ingresso in quest'oasi di verde e anche la mobilità attraverso la città. Anche questo parco è progettato per rivolgersi a persone con abilità ed età

diverse ed è perciò caratterizzato da un'elevata accessibilità.

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

Enrico Chiarini

Strategie per una ciclabilità diffusa

➔ scarica le slide su supertrento.it

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

✦ migliorare le alternative di spostamento, aumentando la ripartizione modale e moderando il traffico veicolare;

✦ ridurre la distanza degli spostamenti, incrementando la vivibilità degli ambiti urbanizzati e i servizi di prossimità;

✦ ridurre la necessità degli spostamenti lavorativi utilizzando il lavoro da remoto.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Incontri tematici

3. Movimento, stili di vita, benessere

Informati

Immagina

Partecipa

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

10 giugno 2023

Ex Atesina / Sala Carrozzeria

» Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Incontro tematico.



Partecipa

Incontri tematici / Report

Isole tematiche

Isola tematica con Maria Beatrice Andreucci e Pirous Fateh-Mogadham

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

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

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

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

✦ per **evitare processi di gentrificazione** legati alle valorizzazioni immobiliari ma anche ai costi della sostenibilità e delle nuove tecnologie e alle nuove forme di accoglienza dei turisti ponendo sempre attenzione al **controllo di fenomeni di mercato espulsivi o escludenti** per la cittadinanza;

✦ per rendere effettivamente inclusi i nuovi spazi, soprattutto i parchi, considerando chi ne potrà usufruire ponendo attenzione anche alle questioni di genere;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Isola tematica con Enrico Chiarini e Luisa Ravanello

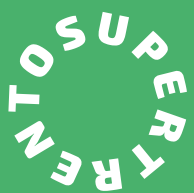
La discussione all'interno dell'isola tematica dedicata alla ciclabilità ha indagato il ruolo degli spostamenti in bicicletta, non soltanto come strumento di ridistribuzione della mobilità verso forme di trasporto più sostenibili, ma anche come fattore che può incrementare la qualità della vita e la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

Enrico Chiarini, in merito ai grandi lavori come possono essere quelli dell'interramento o di una nuova tranvia, introduce il concetto di "evaporazione del traffico". **Gli esperti dei trasporti hanno da tempo osservato che quando il traffico viene limitato, ad esempio durante un grande cantiere, una parte del traffico semplicemente scompare invece di spostarsi su percorsi alternativi.** Al contrario, invece, **l'aumento della capacità stradale genera sempre maggior traffico.** Per questo motivo **non bisogna avere paura a proporre interventi che liberano lo spazio urbano destinato alla sosta e alla circolazione delle automobili per accrescere quello dedicato ai pedoni e alle bici.** Secondo Luisa Ravanello è fondamentale investire in infrastrutture verdi e corridoi ciclo-pedonali, restituendo lo spazio pubblico alle persone, come suggeriva Jan Gehl. Un consigliere comunale chiede quali siano le modalità migliore per indurre questo tipo di cambiamenti. Secondo Luisa Ravanello la prima cosa da fare è informare la cittadinanza. Ogni forma di partecipazione senza formazione, non serve a niente. La vera sfida, secondo Chiarini, è quella di coinvolgere sul lungo periodo, mantenendo vivo l'interesse e la partecipazione. Una cittadina focalizza la discussione su **Via Brennero**, chiedendosi, vista la dimensione della strada, perché non si possa **ridurre il numero di carreggiate, destinando lo spazio liberato alla costruzione di viali alberati con piste ciclabili e riducendo la velocità di attraversamento per i veicoli.** Servono più spazi verdi, con alberi e fontane per limitare l'effetto sempre più pericoloso delle isole di calore. Enrico Chiarini suggerisce di lavorare con la sperimentaltà e la temporaneità: si può

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

» Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Incontro tematico.





Scenari Urbani Partecipati
per l'**Ecologia** e la **Rigenerazione**

www.supertrento.it