

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 interrimento.

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

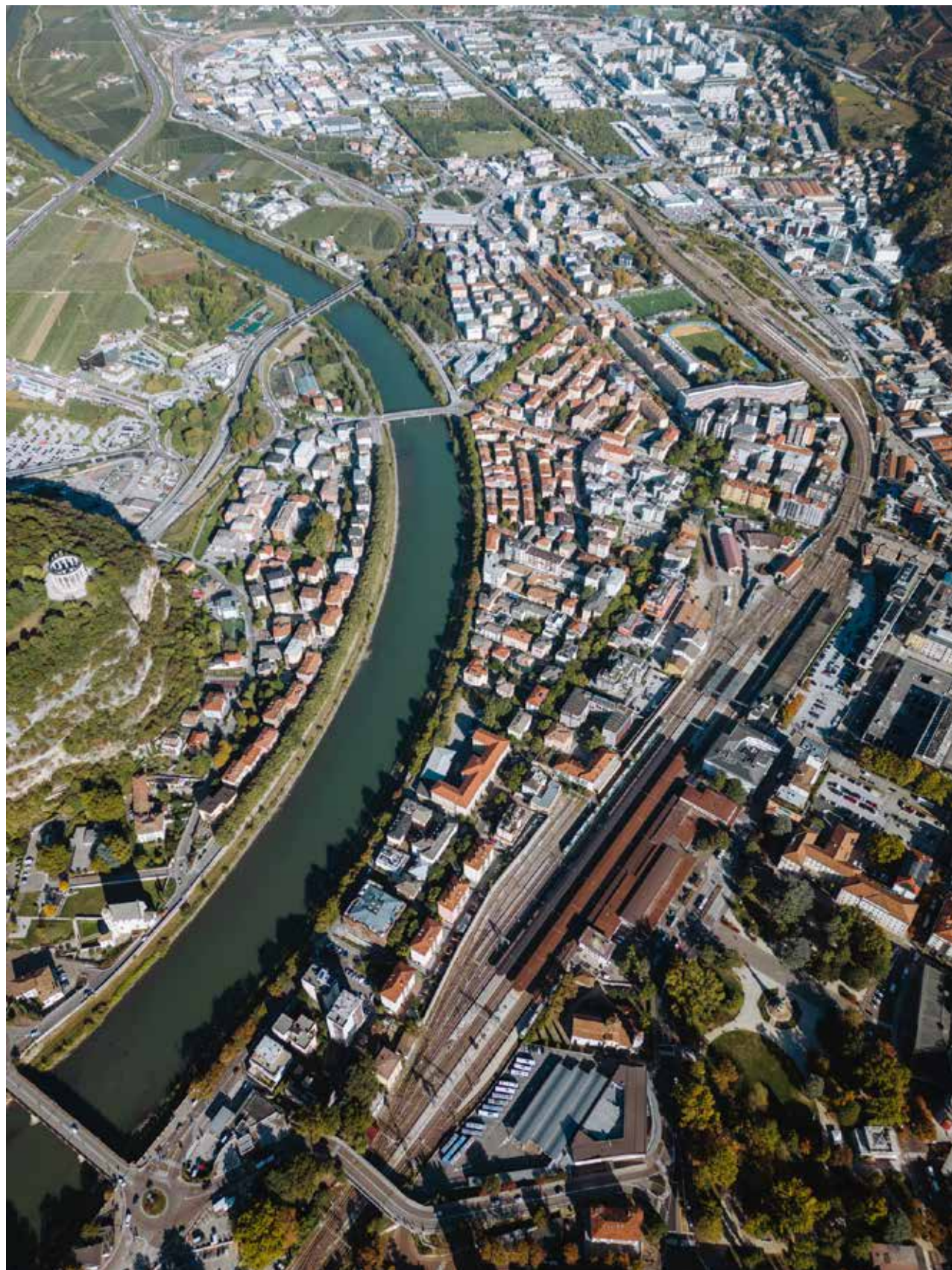
Scorrendo idealmente questo tratto e immaginandolo trasformato grazie all'interrimento, si intuisce immediatamente l'enorme potenzialità del progetto sia per il possibile ridisegno dell'areale ferroviario liberato dai binari, sia per la valorizzazione di tutte le aree limitrofe.

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...).

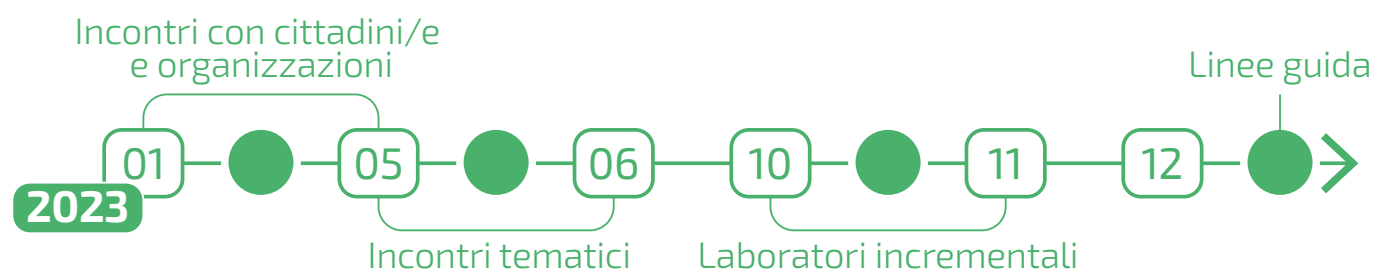
Organizza, nei mesi di maggio e giugno, incontri tematici aperti dedicati all'analisi dello stato attuale, alla mappatura dei progetti e delle aspettative, al confronto con altre esperienze.

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.

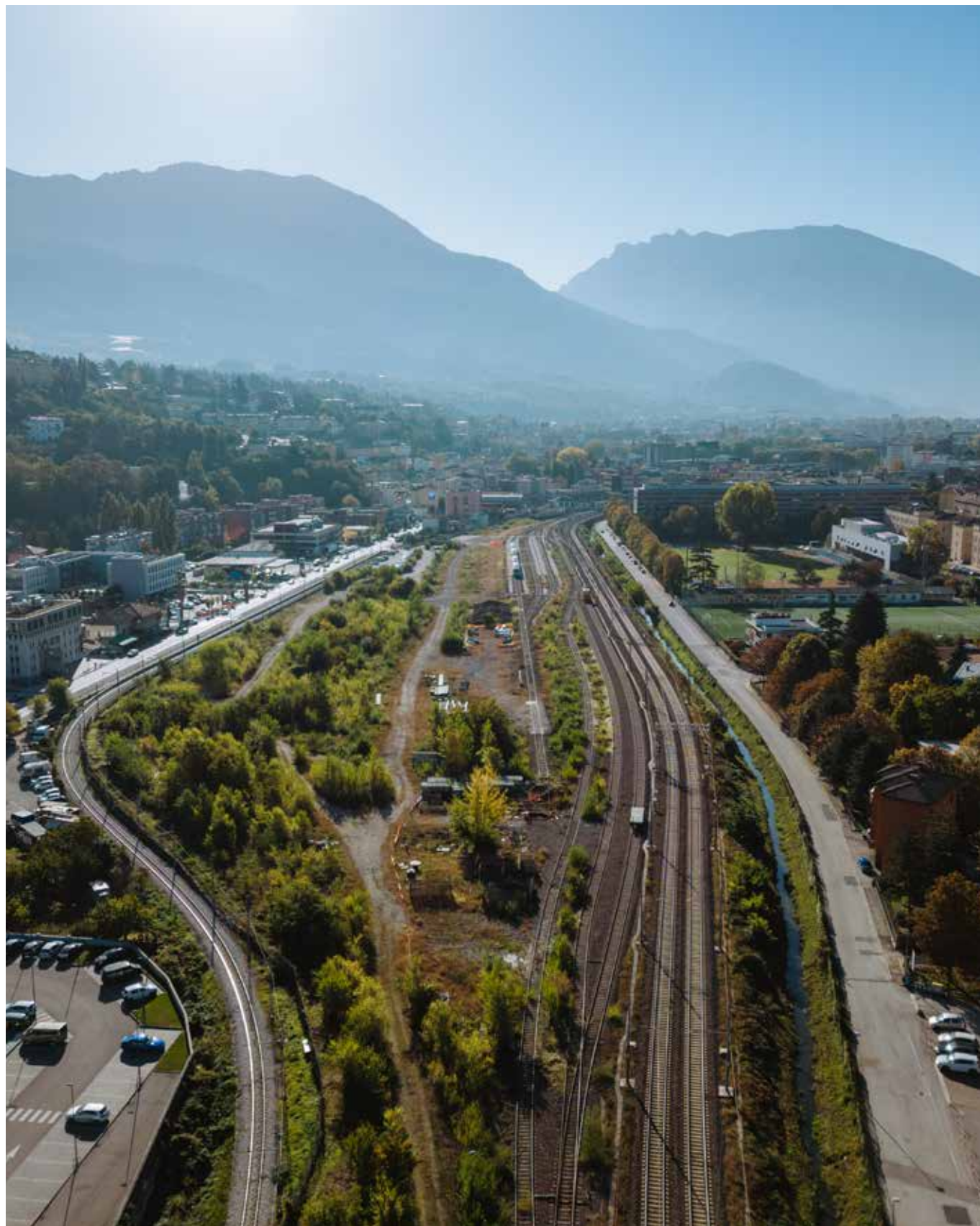
Incentiva la realizzazione di attività collaterali allo scopo di attirare l'attenzione su alcuni spazi e zone della città.

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

1. Mobilità, connessioni, intermodalità

Informati

Immagina

Partecipa

6 maggio 2023

Ex Atesina / Sala Carrozzeria

» Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Incontro tematico.



Programma

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

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

approfondisci >

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

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

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

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

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

Programma della giornata

mattina

09:30 / 10:30

Condivisione dei risultati della prima fase del percorso

10:30 / 11:00

Progetti in corso

Valentina Benoni

Giuliano Franzoi

Franco Voltolini

11.30 / 12.30

Tendenze in atto e strategie per nuovi scenari

Andrea Spinosa

pomeriggio

14:30 / 15:30

Pratiche, progetti e testimonianze da altri contesti

Sara Venturoni

Roberto Corbia

Demetrio Scopelliti

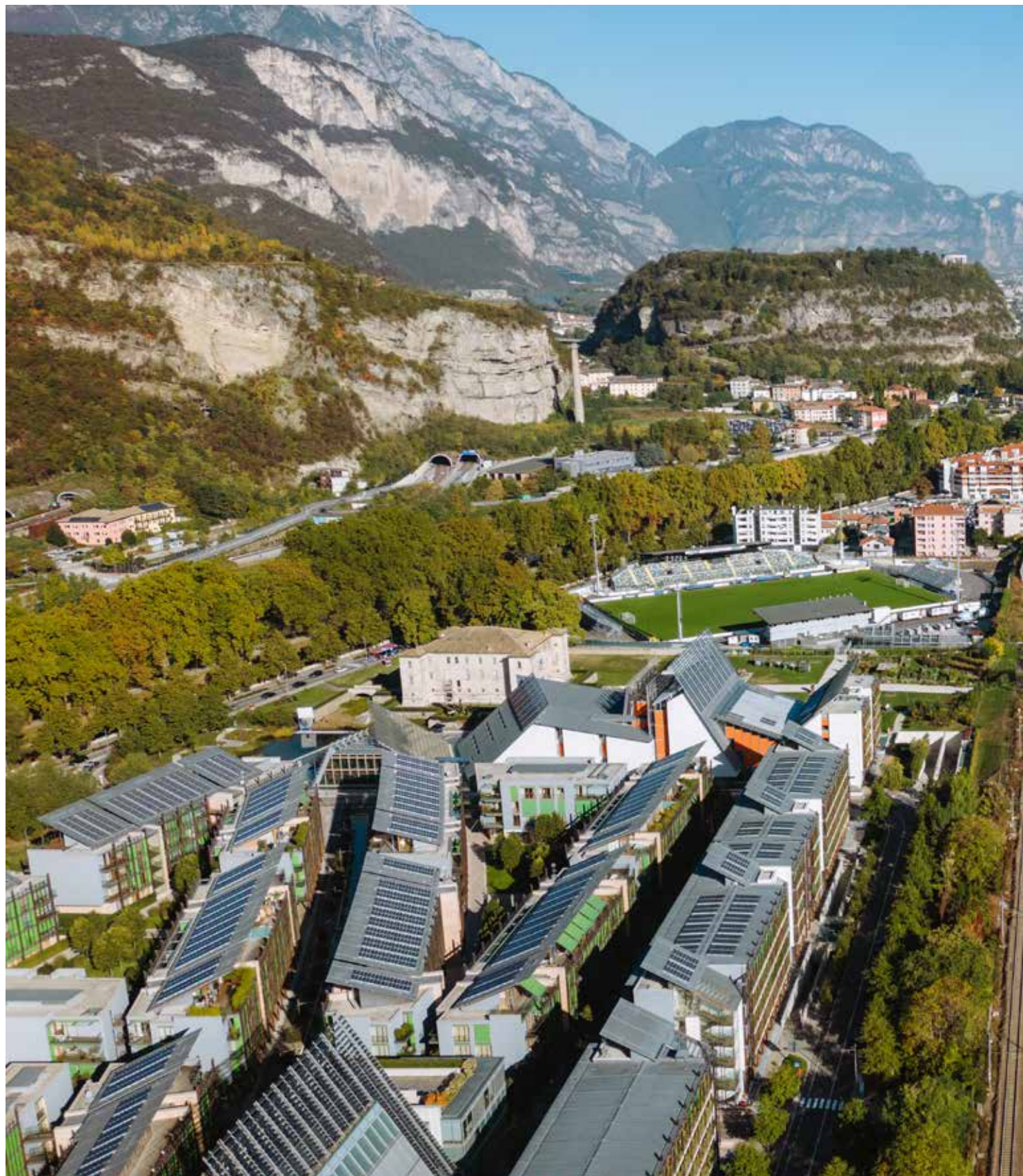
16.00 / 17.30

Dibattiti tematici con i relatori e le relatrici

Informati

Incontri tematici / Report

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





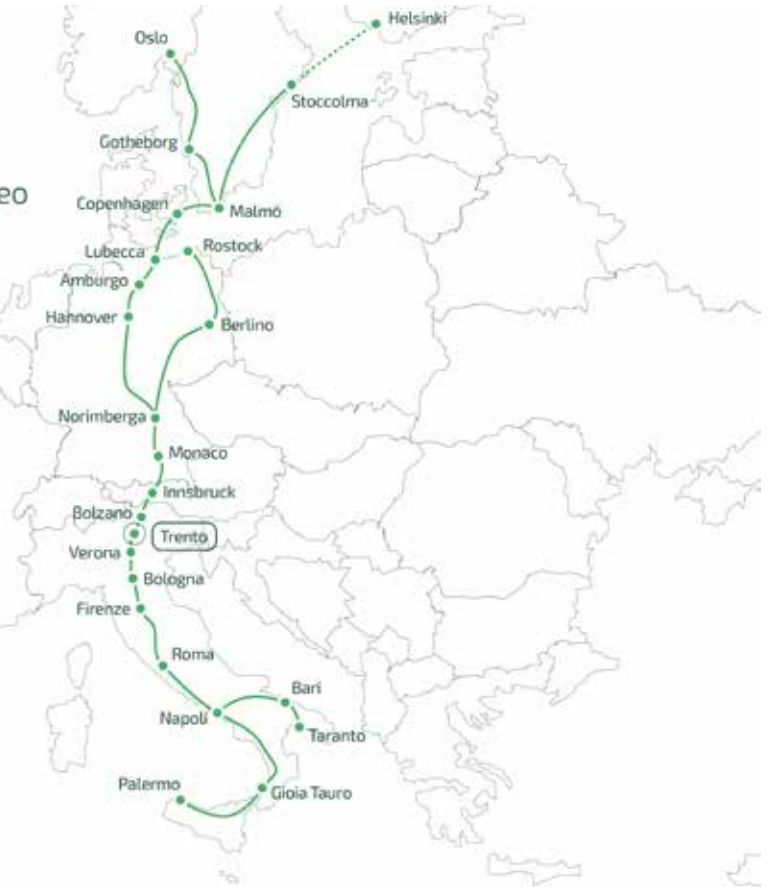
Glossario

Il corridoi europei

Il corridoio scandinavo mediterraneo

#superglossario

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



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

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

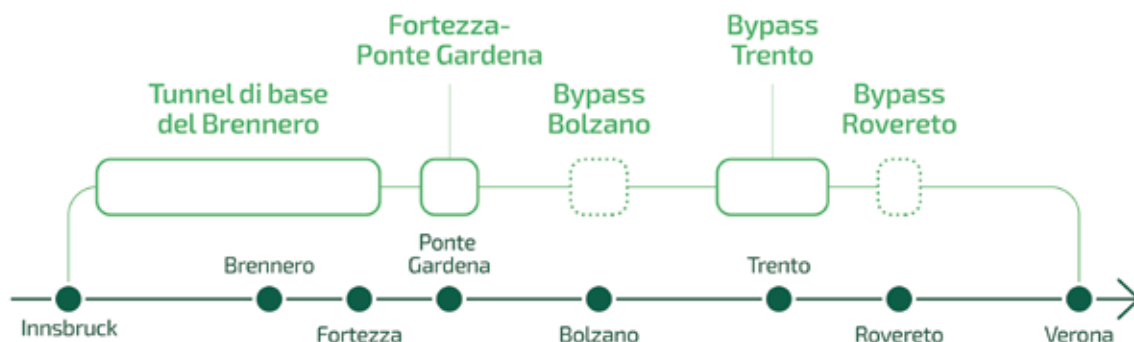
All'interno del corridoio europeo scandinavo mediterraneo la tratta più complessa è quella che prevede lo scavalco delle Alpi ed in particolare il tratto del corridoio del Brennero. Vista la saturazione attuale dell'asse autostradale si è deciso di investire in un corridoio parallelo, un'infrastruttura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



#superglossario

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

le opere in fase di progettazione e costruzione quali: la fortezza a ponte Gardena e i bypass ferroviari a Bolzano, Trento, Rovereto.



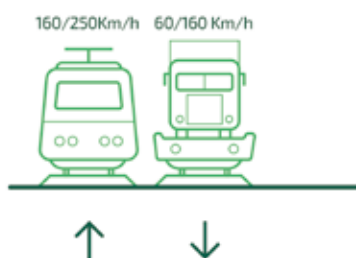
#superglossario

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

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

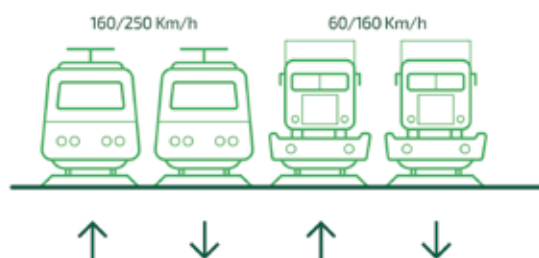
Il quadruplicamento della linea ferroviaria

Prima



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

Dopo



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

#superglossario

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

La circonvallazione ferroviaria di Trento

Interramento della linea storica

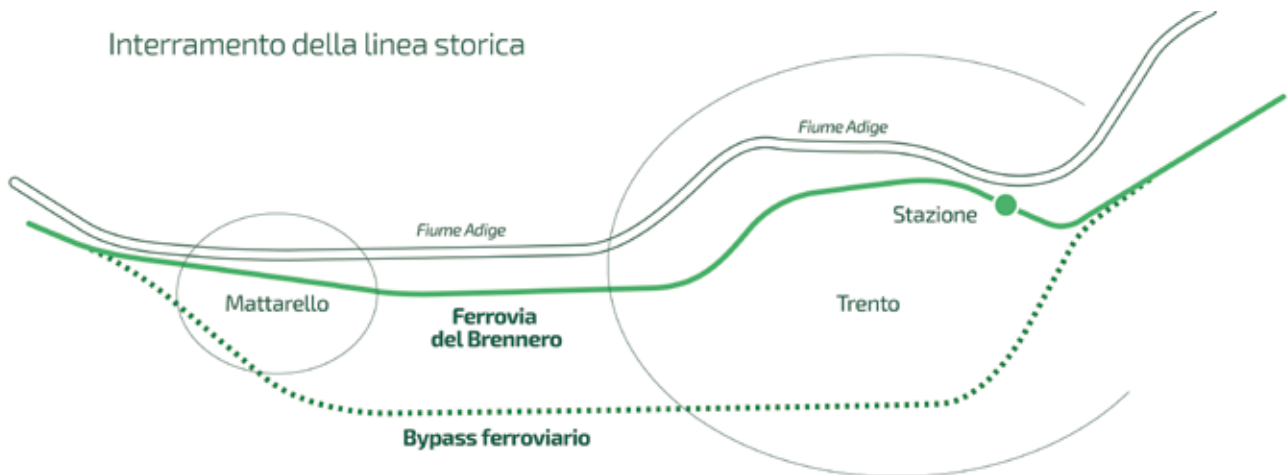


#superglossario

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

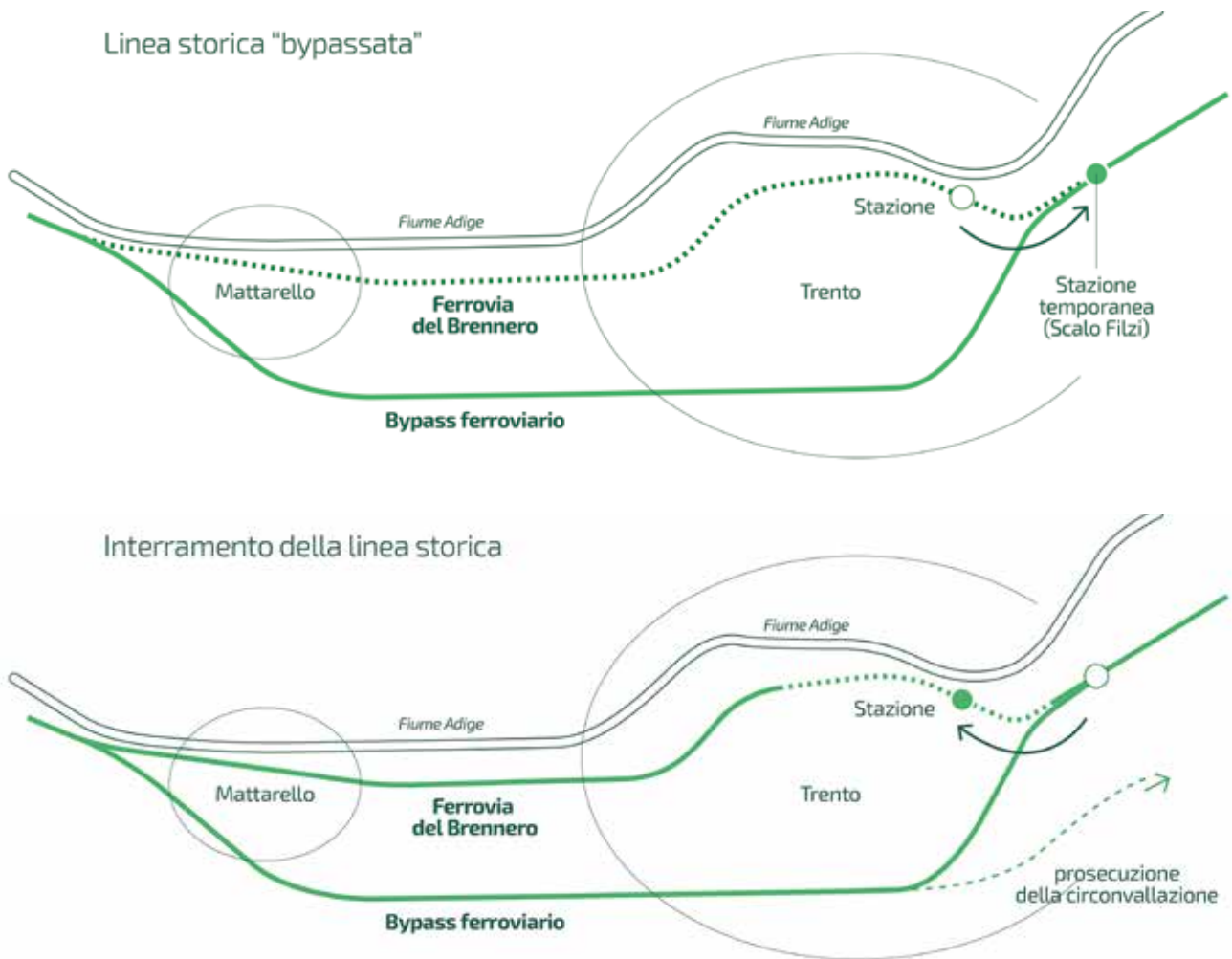
La circonvallazione ferroviaria di Trento ovvero il bypass di Trento prevede lo stacco dei due binari dell'attuale linea a Mattarello sud, in località Acquaviva, con la realizzazione di un nuovo tracciato per le merci sotto la Marzola e la successiva connessione a Trento nord dopo circa 11 km di galleria,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

Interramento della linea storica



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

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

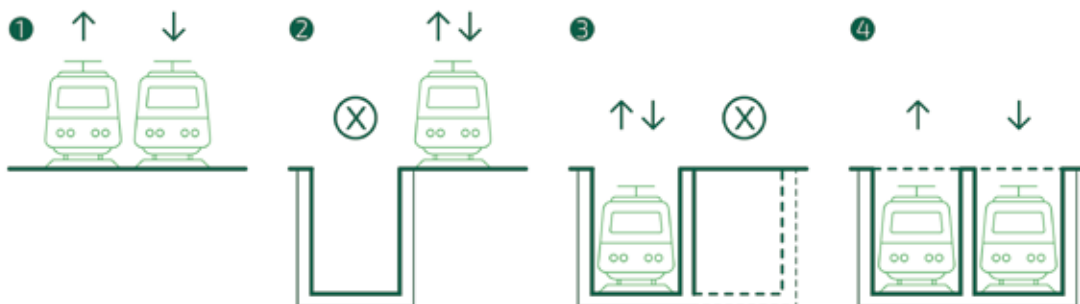


Il progetto di interrimento previsto dal *Piano Busquet*, prevedeva invece l'interrimento in affiancamento. Questa operazione consisteva nel mantenimento del traffico su un binario, limitando di molto la capacità e la frequenza del servizio ferroviario, scavando in affiancamento la trincea per un solo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

L'interrimento a linea liberata permette invece di lavorare con maggior sicurezza e velocità realizzando contemporaneamente l'interrimento per tutti i binari necessari. Una volta spostata la ferrovia in interrato si libererà un'ampia porzione di superficie all'interno della città che va dall'attuale Scalo Filzi a nord fino al Palazzo delle Albere a sud. Obiettivo di SUPERTRENTO è proprio quello di immaginare, in maniera partecipata, come potrà trasformarsi questo spazio liberato dai binari.

L'Interramento della ferrovia storica

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



#superglossario

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

Interramento **a linea liberata**

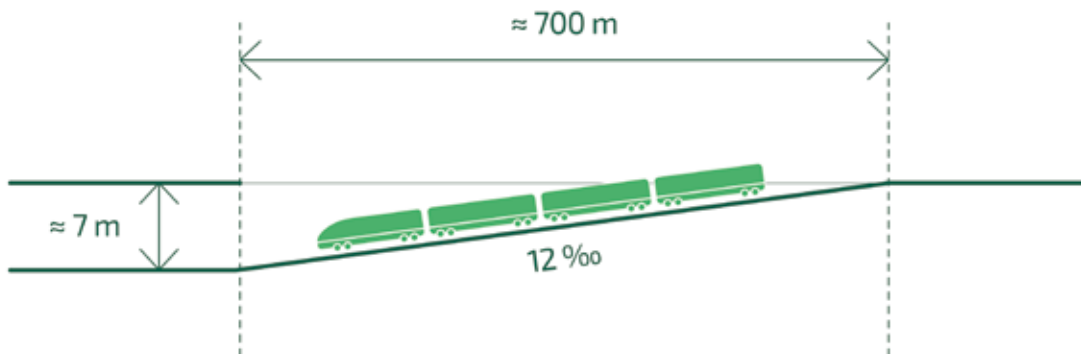


#superglossario

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

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

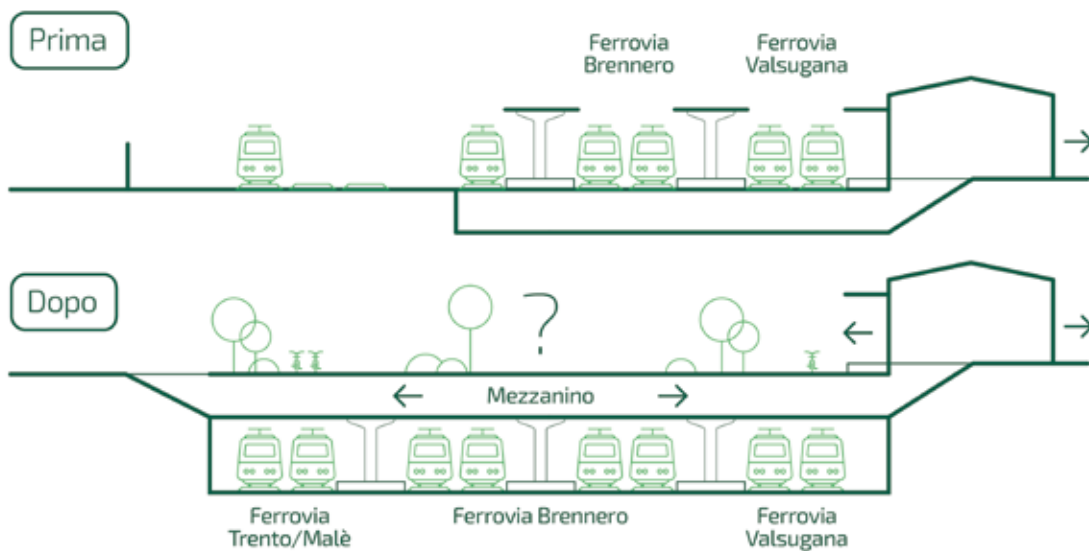
Rampe di accesso



Uno dei vincoli da prendere in considerazione per la definizione del tratto interessato dall'opera di interrimento, è la lunghezza delle rampe che necessariamente devono essere realizzate all'ingresso e all'uscita dal tratto interrato. L'opera di interrimento richiede infatti un abbassamento della quota del ferro (ossia della sede dei binari) di circa 7 metri. Considerando una pendenza minima del 12 per mille (ossia lo standard definito da RFI), la rampa di accesso avrebbe una lunghezza di circa 700 metri.

Nel caso specifico di Trento dunque, per quanto riguarda l'accesso a sud va considerato l'innesto della ferrovia della Valsugana sulla linea del Brennero quale vincolo irremovibile. La rampa può partire solo da quel punto dell'innesto e, di conseguenza, l'interrimento completo va a determinarsi a livello del palazzo delle Albe, 700 metri più a nord.

Stazione ipogea



#superglossario

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

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

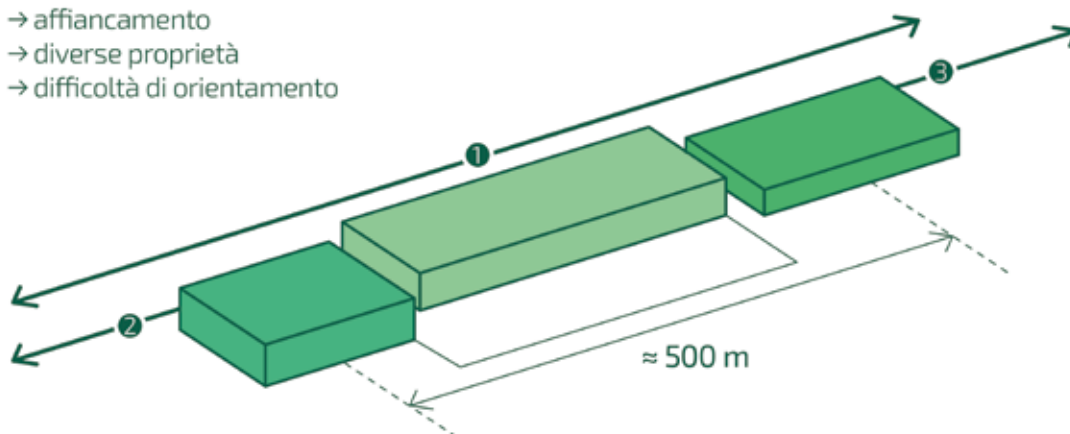
binari per la ferrovia Trento – Malè. In questo modo sarà possibile avere un'intermodalità completa tra le diverse tratte ferroviarie. Sia a livello di mezzanino che di superficie liberata sarà possibile una connessione diretta tra i due lati della ferrovia (Piazza Dante e Corso Buonarroti) oggi completamente separati dalla presenza dei binari.

L'eliminazione dei binari permetterà inoltre di eliminare il cavalca-ferrovia di San Lorenzo e i sottopassaggi carrabili e pedonali di Via Fratelli Fontana, Via Canestrini e Via Verdi, permettendo la ricucitura urbana tra questi ambiti e recuperando, ad esempio, la connessione visiva tra Torre Vanga e la Basilica di San Lorenzo.

Intermodalità

Intermodalità di prossimità

- affiancamento
- diverse proprietà
- difficoltà di orientamento



#superglossario

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

L'interramento rappresenta un'occasione unica per Trento per potenziare l'intermodalità ossia per mettere in connessione in maniera facilitata e intuitiva per gli utenti e i passeggeri, diversi mezzi di trasporto: treni di lunga percorrenza, treni locali, autobus urbani ed extraurbani, bicicletta, automobile.

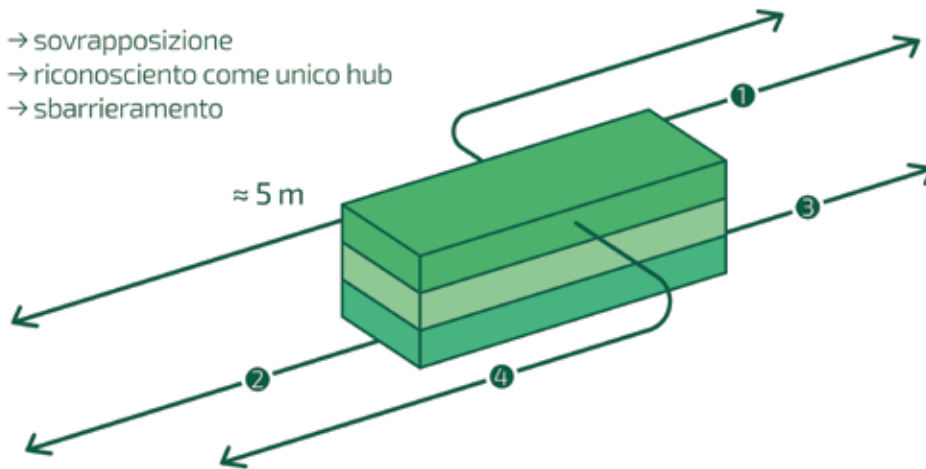
L'assetto attuale della stazione dei treni di Trento è basato su un concetto di intermodalità di prossimità. Ciò significa che l'intermodalità è garantita attraverso l'affiancamento di diverse stazioni dedicate a diversi mezzi di trasporto: la stazione RFI è oggi al centro tra la stazione degli autobus extraurbani e la stazione della ferrovia della Trento – Malè.

Date le dimensioni e l'occupazione di suolo che tali edifici determinano, gli spostamenti tra stazioni per utenti e passeggeri sono di almeno 500 metri spesso attraverso percorsi non lineari e con difficoltà di orientamento e scarsa segnaletica. 500 metri possono sembrare uno spostamento ridotto ma va sempre considerato che per un utente, sia che si tratti di turista con bagagli o di pendolare che ripete questa operazione più volte al giorno, questa distanza può determinare la perdita della coincidenza nonché un freno alla scelta di utilizzare i mezzi pubblici.

L'attrattività del mezzo pubblico rispetto a quello privato si gioca in pochi metri e tempi ridotti per cui 500 metri rappresentano un'enormità sia in termini di percorso che di tempo di percorrenza.

Intermodalità **integrata**

- sovrapposizione
- riconosciuto come unico hub
- sbarriamento



#superglossario

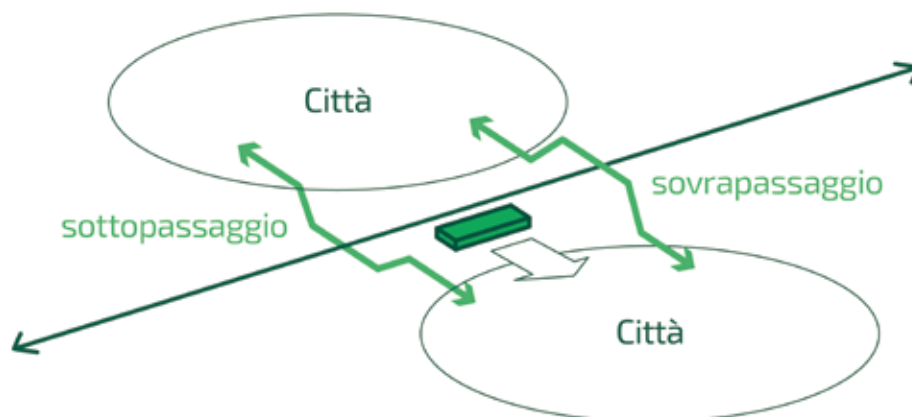
Rappresenta il futuro della mobilità e permette alle persone di muoversi in modo più veloce, efficiente e sostenibile utilizzando più mezzi di trasporto integrati tra loro.

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

La stazione inoltre, in questo nuovo assetto, sarebbe percepita come un unico luogo, un hub integrato attraverso cui è possibile accedere a tutti i mezzi di trasporto.

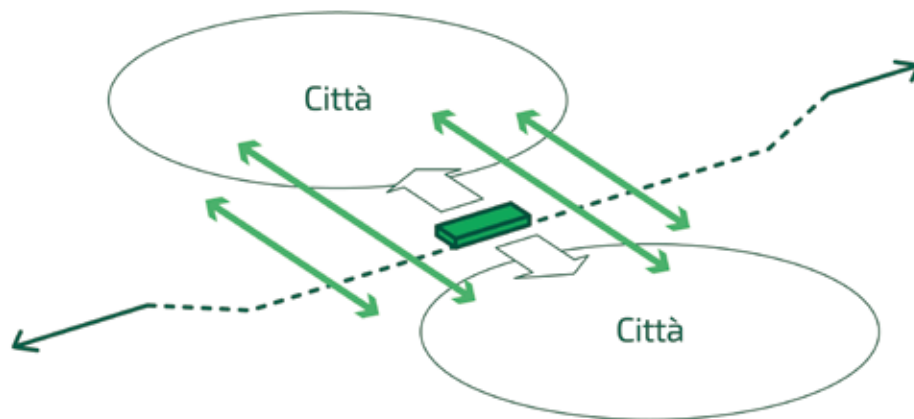
Ricucitura urbana

Ricucitura con **ferrovia esistente**



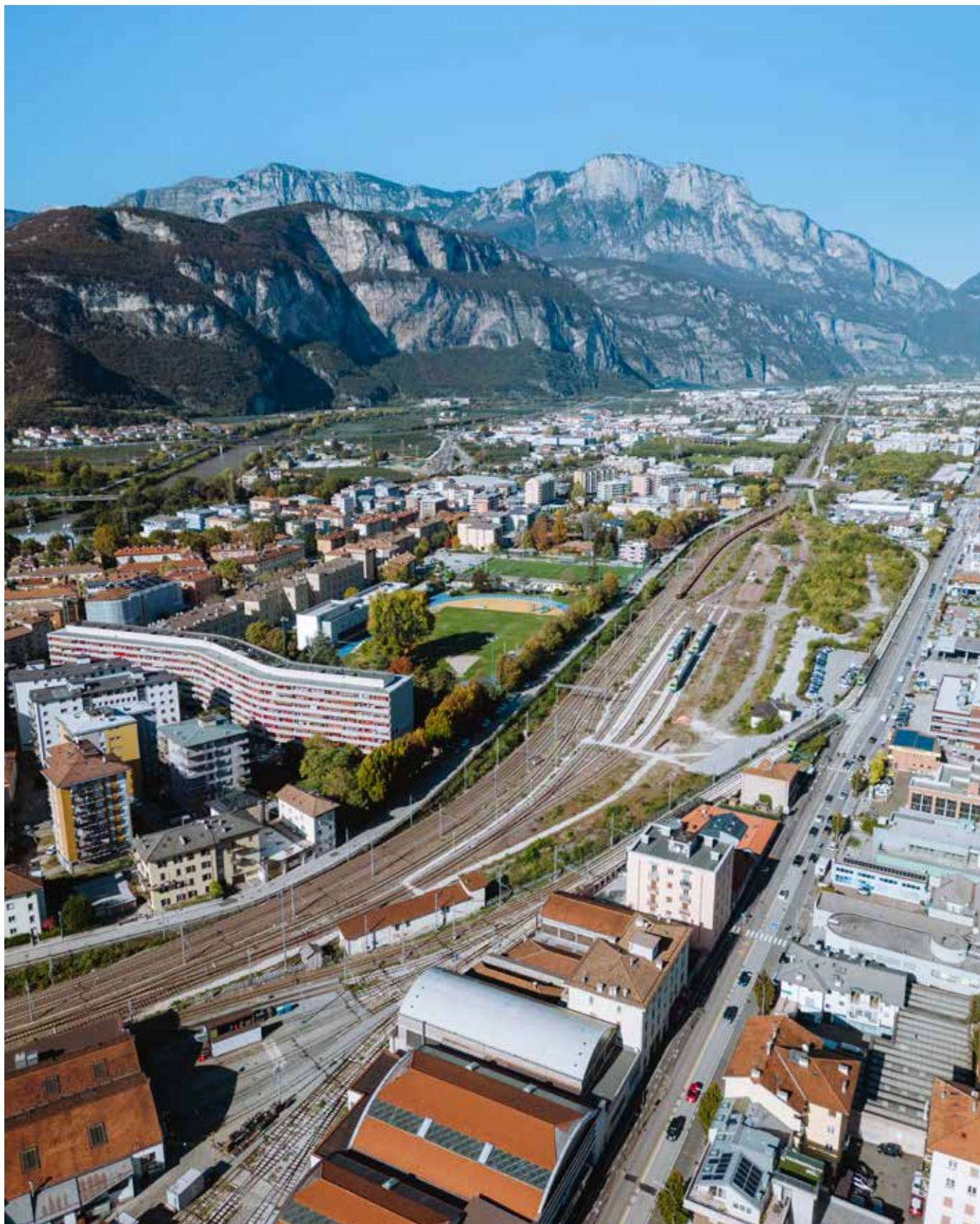
Ricucitura urbana

Ricucitura con **interramento**



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

» *Areale della linea ferroviaria del Brennero visto dell'ex scalo merci Filzi.*



Incontri tematici

1. Mobilità, connessioni, intermodalità

Informati

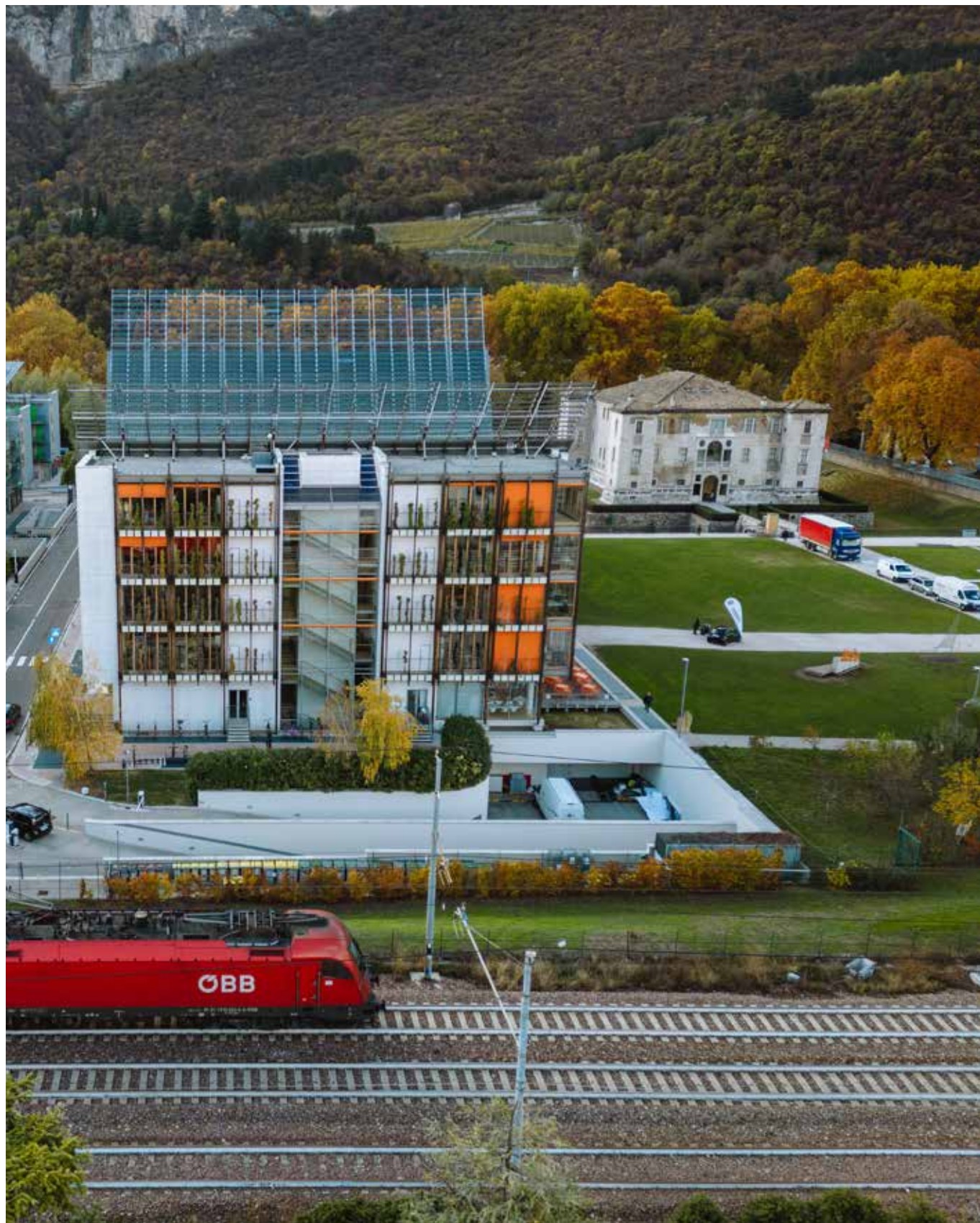
Immagina

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.*

6 maggio 2023

Ex Atesina / Sala Carrozzeria



Progetti in corso

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

Valentina Benoni

Comune di Trento

Progetto Mobilità e Rigenerazione urbana

Ufficio Mobilità

➔ scarica le slide su supertrento.it

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

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

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

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

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

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

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

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

Hub di interscambio della mobilità all'area ex-SIT

➔ scarica le slide su supertrento.it

Franco Voltolini

Comune di Trento

Progetto Mobilità e Rigenerazione urbana

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

Il progetto è costituito da un edificio con:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'impianto a fune Trento/Monte Bondone

➔ scarica le slide su supertrento.it

Giuliano Franzoi

Comune di Trento

Progetto Mobilità e Rigenerazione urbana

La decisione di realizzare un collegamento fra Trento e il Monte Bondone, dopo 100 anni di dibattiti, è stata presa dal Consiglio comunale nel 2018 in fase di approvazione del documento di sviluppo territoriale per il Monte Bondone "Agenda strategica – sistema Bondone 2035".

Per sancire questa decisione, nel 2019 è stata introdotta nello strumento urbanistico comunale un'indicazione seppur simbolica del collegamento (non c'erano allora sufficienti elementi per una previsione a tutti gli effetti). Da allora sono stati elaborati alcuni approfondimenti progettuali che hanno portato, in una collaborazione tra Comune, Provincia e Trentino Sviluppo, alla definizione del progetto di seguito illustrato che ha ottenuto il finanziamento sui fondi di cui all'art. 33 bis del DL 30/04/2022, n. 36.

I principi ispiratori del progetto sono:

✦ un **impianto rivolto a residenti, fruitori della città e turisti per valorizzare le diverse caratteristiche dei luoghi** nella logica di una **offerta territoriale "città-montagna" unitaria**;

✦ il collegamento diretto tra il centro intermodale cittadino e la montagna;

✦ il collegamento con la destra Adige e con il previsto parcheggio di attestamento ovest della città (zona Motorizzazione);

✦ il **collegamento con il sobborgo di Sardagna** che conferma, seppure ricollocato e ridefinito tipologicamente, l'attuale collegamento funiviario in **funzione di trasporto pubblico**;

✦ il collegamento a monte con i **due principali centri del Monte Bondone: Vaneze** (1300 m slm) e **Vason** (1600 m slm).

Il progetto è composto da 2 lotti funzionali.

Il primo (per 630.000 passeggeri/anno) prevede:

✦ 1ª stazione di partenza dal centro intermodale

della città in sinistra Adige;

✦ 2ª stazione in corrispondenza del previsto grande parcheggio di attestamento ovest della città in destra Adige;

✦ 3ª stazione a Sardagna.

Il secondo (per 910.000 pass/anno) prevede:

✦ 4ª stazione a Vaneze;

✦ 5ª stazione di arrivo a Vason.

Dal punto di vista tecnico entrambi i lotti prevedono:

✦ cabinovie ad ammorsamento automatico con cabine a 10 posti;

✦ velocità di 6 m/s;

✦ potenzialità massima di trasporto 1800 P/h;

✦ intervallo partenze 20 s.

I tempi di percorrenza prevedono:

✦ per il primo lotto da Trento (sinistra Adige) a Sardagna 5' e 15";

✦ per il secondo lotto 7' e 1" fino a Vaneze e ulteriori 4' e 45" fino a Vason.

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

L'attenzione all'interconnessione modale è un principio fondamentale per favorire una mobili-

tà alternativa all'automobile privata a maggior ragione nella prospettiva del potenziamento del sistema ferroviario lungo il Corridoio del Brennero che renderà molto più attrattive le città lungo la ferrovia.

Incontri tematici

1. Mobilità, connessioni, intermodalità

Informati

Immagina

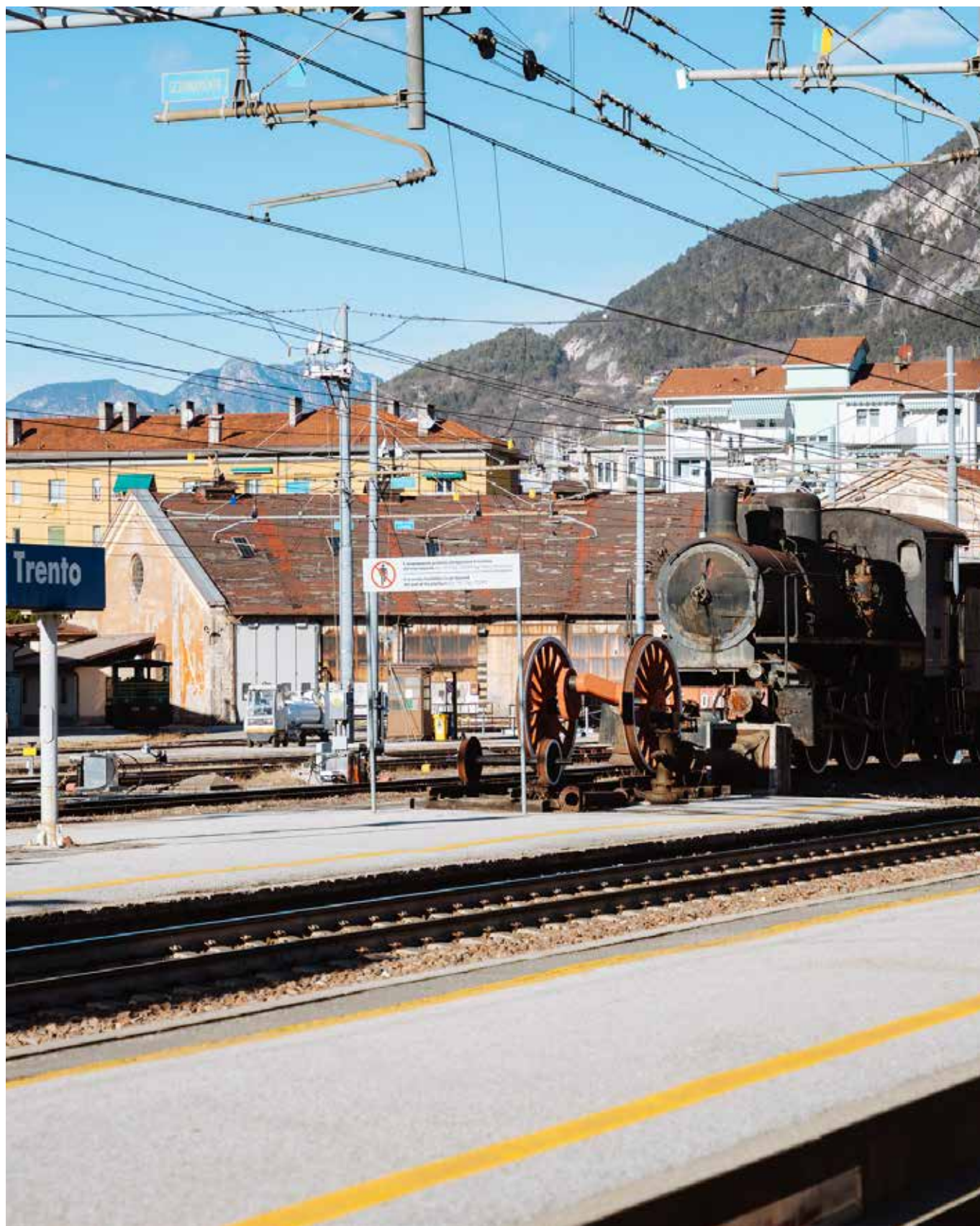
Partecipa

 *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.*

6 maggio 2023

Ex Atesina / Sala Carrozzeria

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



Tendenze in atto e strategie per nuovi scenari

Andrea Spinosa

Il trasporto pubblico nella città liquida

➔ scarica le slide su supertrento.it

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

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

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

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

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

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

tività del trasporto pubblico rispetto all'uso del mezzo privato.

La mobilità come sineddoche della pianificazione territoriale

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La combinazione di questi fattori sta portando a:

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

L'aumento dell'**inflazione**, che vede un non altrettanto rapido adeguamento dei salari, può avere un **impatto significativo sulle abitudini di mobilità delle persone**, poiché **influisce sul potere d'acquisto e sui costi associati** ai vari modi di trasporto. In particolare:

✦ riduzione del potere d'acquisto eroso dall'inflazione che rende più difficile anche coprire i costi legati alla mobilità, come l'acquisto di un'auto, il carburante, i biglietti del trasporto pubblico e i costi di manutenzione dei veicoli;

✦ scelta massiva di mezzi di trasporto più economici a causa della riduzione del potere d'acquisto

✦ incremento dell'uso di veicoli usati poiché le persone cercano opzioni più economiche per soddisfare le proprie esigenze di mobilità

✦ ritardo nell'acquisto di veicoli elettrici o di ultima generazione perché tendono ad avere un prezzo d'acquisto più elevato rispetto ai veicoli a combustione interna

✦ contrazione degli investimenti in infrastrutture di mobilità

✦ prioritarizzazione della mobilità locale e riduzione della percorrenza media degli spostamenti

✦ spinta verso il telelavoro e la flessibilità lavorativa per ridurre le spese legate agli spostamenti quotidiani.

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

✦ maggiore consapevolezza verso la sostenibilità ambientale che diventerà sempre più attraente per i viaggiatori e le autorità locali

✦ tecnologia e digitalizzazione (MaaS) che renderanno questi servizi più accessibili e convenienti per gli utenti.

✦ comfort e accessibilità che renderanno il trasporto rapido di massa più attraente per un'ampia gamma di utenti.

✦ puntualità e affidabilità che li renderà più competitivi rispetto alle auto private e ad altre forme di trasporto.

✦ sicurezza e vigilanza che renderà il trasporto rapido di massa più sicuro e attraente per gli utenti.

✦ integrazione multimodale che permetterà agli

utenti di pianificare e pagare facilmente per viaggi multimodali.

✦ espansione delle reti che contribuirà a ridurre la congestione del traffico e a migliorare la qualità dell'aria nelle aree urbane.

✦ politiche e incentivi che aumenteranno l'attrattività del trasporto pubblico premiando in particolare l'offerta di maggiore qualità quale è quella del trasporto rapido di massa.

L'effetto di questi elementi spinge verso una anticipazione del ritorno, a parità di offerta e di condizioni demografiche, ai livelli di domanda pre- pandemici tendenzialmente già entro il biennio 2023-2024. Tendenzialmente si nota **negli scenari previsionali mediani e sempre a scenario demografico costante**, una **progressione tendenziale positiva compresa tra il +10% e il +20% al 2028-2030**.

Mobilità per tutti

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

✦ gli investimenti nelle infrastrutture possono favorire la creazione di assi attrezzati, come per esempio la concentrazione di posti di lavoro lungo un tale corridoio;

✦ può aver luogo una disgiunzione o un'aggregazione funzionale, per esempio sotto forma di uno spostamento di servizi (come il proliferare di stereotipati luoghi del *loisir* ai margini delle città);

✦ la struttura del "centro storico" può modificarsi nel senso di una ulteriore centralizzazione o anche di un decentramento delle attività;

✦ lo sviluppo economico regionale viene incentivato o eventualmente anche frenato.

In tal senso **le infrastrutture di trasporto possono modificare le relazioni gerarchiche nel territorio: l'integrazione di città e regioni rurali, di aree d'insediamento e di ricreazione**, come pure

l'interrelazione delle città e il collegamento con altri distretti, province e regioni. In sintesi, più che rispondere in maniera statica ad un bisogno li influenzano in maniera attiva e dinamica.

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

✦ passaggio dalla sfiducia del non avere alternative a quella dell'affidarsi agli altri, alla fiducia di potersi muovere da soli in libertà;

✦ passaggio dalla staticità dell'ineluttabilità alla dinamicità della possibilità di avere una scelta.

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

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

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

➤ Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Incontro tematico.





Pratiche, progetti e testimonianze

Sara Venturoni

Le stazioni del futuro

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

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

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

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

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

La pianificazione strategica passa attraverso 3 obiettivi complementari:

✦ Soddisfare le esigenze di mobilità delle persone (residenti, *city users* e turisti)

✦ Aumentare la connettività e l'integrazione della rete

✦ Contribuire allo sviluppo sostenibile del territorio
Per migliorare le capacità di progettazione e sviluppo dei servizi e per definire un nuovo ed efficace

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

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

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

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

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

— per migliorare il sito e l'accessibilità

✦ Aumento e miglioramento dell'accessibilità ai trasporti pubblici

✦ Promozione del traffico ciclopedonale

✦ Aumento dei collegamenti intermodali

✦ Creazione di viali alberati e strade ombreggiate

— per migliorare le prestazioni delle aree esterne:

✦ Gestione efficiente delle acque di irrigazione

✦ Gestione dell'acqua piovana

✦ Riduzione dell'effetto isola di calore

✦ Riutilizzo e riciclo dei materiali

✦ Aumento delle fonti rinnovabili

— per ottimizzare le prestazioni energetiche degli edifici :

✦ Recupero degli edifici in disuso

✦ Riduzione dei consumi idrici negli edifici

✦ Ottimizzazione delle fonti di luce naturale

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

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

I progetti per la stazione di Bergamo e di Venezia Mestre propongono invece un sistema di ricucitura del tessuto urbano attraverso dei collegamenti sopraelevati integrati nella stazione, che così assume

al contempo il duplice ruolo di centro intermodale per il territorio e snodo di mobilità urbano.

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

Roberto Corbia

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

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

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

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

➔ scarica le slide su supertrento.it

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

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

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

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

Demetrio Scopelliti

Reinventare Milano. Cambiare prospettiva

➔ scarica le slide su supertrento.it

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

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

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

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

Piazze Aperte è un innovativo programma sviluppato dalla città di Milano nell'ambito della collaborazione tra Agenzia Mobilità Ambiente Territorio (AMAT), Bloomberg Associates e la *Global Designing Cities Initiative* che mira a valorizzare gli spazi pubblici trasformandoli in luoghi di aggregazione, ampliando le aree pedonali e promuovendo forme di mobilità sostenibile a beneficio dell'ambiente e della qualità della vita in città.

Piazze Aperte utilizza l'approccio dell'urbanistica tattica che prevede che il progetto inizi con una fase sperimentale e temporanea. Nell'arco della sperimentazione, è possibile intervenire per migliorare ulteriormente gli spazi, attraverso proposte di iniziative e proficua collaborazione con l'Amministrazione comunale. Dopo aver valutato i risultati degli interventi e condotto indagini con i vari soggetti coinvolti, il Comune analizza la fattibilità di rendere permanente la trasformazione fino a quel momento temporanea prendendo la decisione in funzione delle priorità interne e budget disponibile.

Nel 2018 e nel 2019 sono stati sperimentati alcuni dei primi interventi, realizzati in brevi tempi e a

basso costo, che hanno consentito di sperimentare subito e nell'immediato un uso diverso degli spazi della città e favorire la vivibilità dei quartieri.

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

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

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

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

» Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Incontro tematico.



Incontri tematici

1. Mobilità, connessioni, intermodalità

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.*

6 maggio 2023

Ex Atesina / Sala Carrozzeria

» Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Incontro tematico.



Isole tematiche

Isola tematica con Sara Venturoni

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. La vendita diretta delle aree alla Pubblica Amministrazione;
2. L'immissione sul mercato delle aree adatte a questo scopo;
3. Lo sviluppo di un partenariato pubblico-privato. RFI sovente si impegna, in operazioni di rigenerazione, a reinvestire in loco le risorse ricavate dalla compravendita delle aree soggette a trasformazione.

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

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

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

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

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

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

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

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

Di seguito si riporta la sintesi di due riflessioni.

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

L'interramento può diventare l'occasione di creare un nuovo asse di mobilità intermodale. Una soluzione potrebbe essere quella di spostare la stazione ipogea verso l'hub intermodale all'Ex SIT.

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

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

Isola tematica con Roberto Corbia

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Corbia continua, su sollecitazione dei partecipanti, per raccontare il processo che ha portato Bologna ad avviare la realizzazione del tram a seguito dell'inserimento delle future linee all'interno del PUMS. Il **punto di forza del tram**, viene illustrato, è legato al fatto che si tratta di un **progetto di tipo trasportistico**, ma anche e soprattutto un **progetto di rigenerazione urbana** e di **riqualificazione dello spazio pubblico**

interessato dal suo attraversamento. Nel caso di Bologna, parlando di tempistiche, sono serviti quattro anni per la progettazione e si stimano altri quattro anni per l'esecuzione. Per ridurre l'impatto dei lavori i sei *macrocantieri* sono stati suddivisi in *microcantieri* che riguardano una tratta di circa 400 metri.

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

Isola tematica con Demetrio Scopelliti

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

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

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

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

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

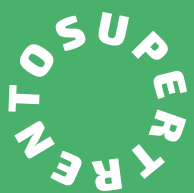
Gli interventi di urbanistica tattica agiti grazie a *Piazze aperte* hanno reso gli spazi maggiormente accessibili per tutti: ad esempio lavorare a quote più basse e identiche rende gli spazi più accessibili anche per persone con disabilità.

» Ex deposito Atesina, Sala Carrozzeria. Incontro tematico.



Partecipa

Incontri tematici / Report



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

www.supertrento.it