

SUPERTRENTO

Scenari Urbani Partecipati
per l'Ecologia e la Rigenerazione

SUPERTRENTO

Incontri tematici / Sintesi

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



COMUNE DI TRENTO

campomarzio

1. Mobilità, connessioni, intermodalità

Informati

Progetti in corso

Valentina Benoni
Franco Voltolini
Giuliano Franzoi

L'obiettivo dell'Amministrazione comunale indicato all'interno del PUMS è quello di modificare il "*modal share*" (percentuale di spostamenti con un certo tipo di mezzo) della città facendo guadagnare 10-14 punti percentuali alla mobilità sostenibile. 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. A questa si affianca il potenziamento del trasporto pubblico, in particolare attraverso la costruzione di un'infrastruttura in sede protetta in direzione nord sud, integrata con il trasporto ferroviario internazionale, nazionale e locale. Un primo tassello del disegno generale di potenziamento del trasporto pubblico, in fase di progettazione nel centro della città, riguarda l'area Ex SIT, dove verrà integrata la nuova stazione delle autocorriere con il punto di partenza di un nuovo impianto a fune che collegherà un grande parcheggio di attestamento in destra Adige, il sobborgo di Sardagna e i due principali centri del Monte Bondone: Vaneze (1300 m slm) e Vason (1600 m s.l.m.). Il nuovo impianto è rivolto a residenti, pendolari, fruitori della città e turisti per valorizzare le diverse caratteristiche dei luoghi nella logica di un'offerta territoriale "città-montagna" integrata.

Immagina

Tendenze in atto e strategie per nuovi scenari

Andrea Spinosa

La via per ridurre l'impatto delle attività umane e per attuare la transizione ecologica passa per il miglioramento delle città, non solo in termini di efficienza ma anche di qualità della vita. Il modello urbano che ha prevalso fino ad oggi ha determinato due effetti: la rarefazione della densità territoriale e l'indebolimento delle funzioni urbane. In questo scenario l'automobile ha esercitato una funzione fortemente corrosiva sul tessuto urbano.

Il cardine della questione urbana oggi può essere infatti sintetizzato in questo modo: l'automobile ha permesso l'urbanizzazione diffusa del territorio ma allo stesso tempo un trasporto pubblico di massa poco sviluppato e non capillare non permette l'utilizzo diffuso delle città. Una scarsa accessibilità comporta la limitazione o l'impossibilità di attuare i principi di coesione sociale, economica, territoriale, simbolica. Guardando alle tendenze future, se da una parte la pandemia e la paura del contagio hanno determinato un calo dell'utilizzo del trasporto pubblico che solo lentamente si sta riassorbendo, la recente tendenza all'aumento dell'inflazione, assieme alla stabilità dei salari, potrà avere un impatto significativo sulle abitudini di mobilità delle persone, incidendo in modo particolarmente negativo sul trasporto privato su gomma. 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. Negli scenari previsionali si nota una progressione tendenziale positiva dell'attrattività del trasporto pubblico compresa tra il +10% e il +20% al 2028-2030. L'auspicabile potenziamento delle infrastrutture di trasporto pub-

Immagina

Pratiche, progetti e testimonianze

Sara Venturoni
Demetrio Scopelliti
Roberto Corbia

blico, che dovrà rispondere ad una sempre maggior domanda di mobilità e accessibilità sostenibile, potrà anche modificare le relazioni gerarchiche nel territorio: l'integrazione di città e ambiti periurbani, di aree miste d'insediamento e ricreative, come pure l'interrelazione delle città e il collegamento con altri distretti, province e regioni. 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.

Secondo Sara Venturoni, di RFI, uno degli impegni prioritari è quello di trasformare le stazioni ferroviarie in hub intermodali e poli di servizi capaci di incentivare l'uso del treno e di influire positivamente sui territori. Il recupero della stazione intrapreso da RFI a Trento riguarda oggi il fabbricato storico, 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. Infatti, a differenza degli altri interventi di riqualificazione delle stazioni, realizzati mantenendo la ferrovia in superficie, l'interramento potrà consentire una ricucitura urbana integrale. La stazione di Trento rappresenta inoltre un'enorme risorsa poiché è il nodo di una domanda di mobilità di area vasta, non solo urbana. Per questo motivo nel prossimo futuro dovrà essere pensata come un nodo intermodale per il collegamento tra l'intero territorio provinciale e la rete nazionale.

Roberto Corbia, di *Fondazione Innovazione Urbana* di Bologna, ha condiviso la propria esperienza in merito alle pratiche di coinvolgimento della cittadinanza nel corso della realizzazione di infrastrutture per la mobilità e di riappropriazione dello spazio pubblico. La Fondazione ha curato, ad esempio, il coinvolgimento dei cittadini per la redazione del PUMS, un percorso che ha portato lo stesso piano a prevedere, al 2030, una riduzione del 28% della mobilità privata su gomma grazie ad un potenziamento della mobilità ciclabile e alla costruzione di una nuova rete di trasporto pubblico basata sull'integrazione del trasporto ferroviario metropolitano con quattro nuove linee tranviarie. L'attività di *Fondazione Innovazione Urbana* si è focalizzata parallelamente anche su progetti di

Partecipa

Isole tematiche

Dibattiti tematici con i relatori e le relatrici

trasformazione dello spazio pubblico a breve termine, basati sull'urbanistica tattica. Si tratta di sperimentazioni di usi alternativi temporanei dello spazio pubblico, che possono poi successivamente innescare trasformazioni più strutturali. In entrambi i casi l'esperienza di *Fondazione Innovazione Urbana* ha dimostrato quanto sia fondamentale sensibilizzare e coinvolgere la comunità nel processo di informazione, progettazione e attuazione dei nuovi interventi. Demetrio Scopelliti, sulla base dell'esperienza portata avanti con i progetti sviluppati a Milano dall'*Agenzia Mobilità Ambiente Territorio* (AMAT), ha sottolineato la necessità oggi di mettere sempre in relazione gli interventi a grande e a piccola scala, così come quelli a lungo e a breve termine. Gli ambiziosi progetti di riqualificazione in fase di progettazione e realizzazione nell'ambito metropolitano di Milano, evidenziano infatti 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. Durante la fase della pandemia, per accelerare il cambiamento, si è iniziato a sperimentare l'approccio dell'urbanistica tattica che prevede l'innescio del cambiamento attraverso una fase sperimentale e temporanea. 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. Questo tipo di iniziative favorisce le relazioni tra le persone, sostenendo il rinforzo di legami di comunità.

Dalle isole tematiche condotte emergono nuovi spunti da parte dei relatori così come riflessioni e contributi da parte dei partecipanti:

- ✦ Sara Venturoni conferma il fatto che RFI, ente proprietario dell'areale ferroviario, si stia sempre più attivando in operazioni di rigenerazione, che possono essere sviluppate da privati, dal pubblico o in partenariato pubblico-privato. Conferma altresì che l'edificazione al di sopra del fascio dei binari è possibile, previa progettazione adeguata in fase di interrimento e lasciando libere le aree necessarie per le risalite e i vani tecnici.
- ✦ Viene diffusamente evidenziato che un boulevard di scorrimento stradale (così previsto nel piano del 2001 di Busquets) rischierebbe di impedire la ricucitura urbana andando a formare un nuovo elemento separatore al posto della ferrovia.
- ✦ Si sottolinea la necessità di prevedere un hub intermodale integrato all'interno della stazione ipogea, sviluppato su più livelli in cui far convergere tutte le reti di trasporto pubblico (autobus, linee di autobus extraurbani e urbani, tram)
- ✦ Si suggerisce che il nuovo hub intermodale all'Ex Sit potrebbe mantenere, una volta realizzato l'interrimento, il ruolo di fermata capolinea e di deposito dei mezzi extraurbani.
- ✦ In merito al sistema BRT (*bus rapid transit*) di prossima realizzazione, come alternativa temporanea durante l'interruzione della ferrovia Trento Malè, si sottolinea il fatto che per garantire un servizio competitivo, frequente e veloce è necessario predisporre una corsia preferenziale lungo gran parte del suo percorso.
- ✦ Viene evidenziato come il cantiere della circon-

vallazione ferroviaria e le possibili interferenze sul traffico potrebbero assumere una valenza positiva in quanto utili a far 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, anticipando cambiamenti necessari.

✦ Si sottolinea come il punto di forza della prevista possibilità di realizzare il tram è da intendersi non solo dal punto di vista trasportistico ma anche e soprattutto come progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana.

✦ Viene sottolineata l'esigenza che le questioni attinenti la mobilità, lo spazio pubblico e il verde siano sviluppate e discusse attraverso percorsi di partecipazione che portino alla riappropriazione dello spazio pubblico.

✦ Si sottolinea come l'elemento chiave per garantire il successo delle iniziative e il coinvolgimento dei cittadini sia quello di avviare sperimentazioni e interventi temporanei laddove interesse e supporto da parte dei residenti.

✦ Emerge dalle altre esperienze come proprio il dialogo con i cittadini e gli esiti documentati delle sperimentazioni tattiche o temporanee possano anche aiutare nella costruzione *work-in-progress* della strategia di pianificazione urbanistica