



COMUNE DI TRENTO

**CAMBIO SPECIFICA DESTINAZIONE
IN ZONA PER ATTREZZATURE PUBBLICHE E DI USO PUBBLICO DI
INTERESSE URBANO**

articolo 59 comma 4 della Legge Provinciale n.15 del 4 agosto 2015

**CAMBIO SIGLA DI SPECIFICA DESTINAZIONE FUNZIONALE
DA ZONA F1 P A ZONA F1 P-TP DELL' AREA "EX SIT"
IN COMUNE CATASTALE TRENTO**

Servizio Urbanistica

Trento, maggio 2021

RELAZIONE

L'area oggetto di cambio sigla di specifica destinazione funzionale, di proprietà del Comune di Trento, comprende la p.ed. 1502/1, la p.f. 1806/3 e due piccolissime porzioni della p.f. 2462/2 e 2841/11 tutte in C.C. Trento.

Spesso indicata come area "ex SIT" o area "ex gasometro", quest'area risulta classificata dal PRG vigente zona F1-P ovvero *zona per attrezzature pubbliche e di uso pubblico di interesse urbano per parcheggi pubblici o di uso pubblico e autosilos*.

Il ruolo di quest'area, nell'ambito del più ampio progetto ferroviario che interesserà il territorio comunale, è stato oggetto di valutazione da parte del Progetto Mobilità e rigenerazione urbana che così la inquadra.

Premessa - La valenza dell'attuale stazione di Trento

Lo scenario delineabile in conseguenza dei progetti ferroviari che incideranno sul nostro territorio rende evidente la valenza e centralità dell'area della stazione dei treni.

Già oggi l'area corrisponde al centro intermodale del nostro comune, ma non solo, per l'interconnessione tra treni (linea del Brennero, Valsugana, Trento Malé), autobus (piazza Dante e immediati dintorni quale luogo di capolinea e transito di tutte le linee urbane su gomma) e corriere (stazione mezzi delle linee extraurbane). Poco distante è presente anche la partenza della funivia di Sardegna.

Oltre che per l'aspetto trasportistico, l'area è caratterizzata dalla presenza di una serie di edifici di grande valore architettonico che però attualmente sono condizionati negativamente dalla presenza dei binari che non ne consente la giusta valorizzazione. Si tratta della Chiesa di San Lorenzo, di Torre Vanga, dell'edificio stesso della stazione e di alcuni edifici nella parte nord /ovest dell'areale ferroviario utilizzati per la manutenzione dei convogli.

L'area dei binari appare infatti come una sorta di vuoto urbano su cui affacciano i prospetti secondari delle costruzioni limitrofe per cui lo straordinario edificio della stazione di Angiolo Mazzoni si rapporta con i mesti retri di edifici completamente privi di qualità architettonica.

La realizzazione del sovrappasso ferroviario di San Lorenzo della fine degli anni 30 (la stazione delle autocorriere è invece del 1953) ha risolto il problema del superamento dei binari ma ha anche completamente cancellato lo storico rapporto tra Torre Vanga e la Badia di San Lorenzo.

La Badia di San Lorenzo prima al di là del fiume e snodo del raccordo tra la città e il sobborgo di Piedicastello appare oggi priva di contesto e compressa tra edifici e funzioni estranee in una rete di relazioni del tutto priva di significato urbano sia dal punto di vista funzionale che simbolico e appare sopraffatta dalle strutture

limitrofe anche perché queste sono impostate a una quota di circa 2 metri più elevata.

Anche Torre Vanga subisce l'assedio della viabilità circostante apparendo tristemente come una sorta di isola spartitraffico.

Oltre a questi edifici storici, nella parte a nord/ovest della stazione vi sono gli edifici destinati alla manutenzione dei convogli recentemente vincolati dalla Soprintendenza ai beni culturali, anche questi evidentemente meritevoli di valorizzazione.

L'area della stazione nella prospettiva dell'interramento della ferrovia

Nella prospettiva dell'interramento del tratto cittadino della ferrovia, conseguente alla realizzazione della circonvallazione ferroviaria per le merci, l'area della stazione può e deve assumere un ruolo ancora più determinante acquisendo in questo contesto una valenza che rafforza significativamente il concetto di "ricucitura" urbanistica dello strappo causato dalla ferrovia.

Le suggestioni che derivano da questo progetto considerano la realizzazione di un parco lineare sul sedime dei binari attuali che necessiterà anche della ridefinizione delle quinte di questo nuovo spazio urbano, l'eliminazione dell'attuale sovrappasso ferroviario che semplificherà i collegamenti est/ovest, ma anche la ricollocazione della stazione delle autocorriere. L'eliminazione del sovrappasso e la ricollocazione della stazione autocorriere con eliminazione delle attuali pensiline, consentiranno il recupero della relazione storica tra Torre Vanga e la zona di San Lorenzo e di ridare dignità alla Chiesa di San Lorenzo, uno dei principali monumenti della città.

Se la ricollocazione della stazione è importante per il processo di rigenerazione urbana sopra accennato, va comunque mantenuto se non rafforzato il ruolo di centro intermodale dell'area della stazione. Per questo si è ipotizzato di realizzare la nuova stazione autocorriere sull'area ex SIT, attuale parcheggio Canestrini.

Questa idea era già stata esplorata nell'ambito degli approfondimenti progettuali per il progetto NorduS, ma nello scenario dell'interramento appare ancora più convincente nella logica di estensione e potenziamento del centro dell'intermodalità cittadina anche in considerazione del punto di partenza del nuovo impianto di collegamento con il Monte Bondone.

L'ipotesi che si sta delineando è che dall'ex SIT possa partire un primo tronco orizzontale di collegamento all'ex Italcementi da cui poi partire per risalire il Bondone. Questo primo tronco si configurerebbe non solo come parte dell'impianto per il Bondone ma ancor prima come un elemento della mobilità cittadina per collegare le due sponde del fiume (il cui attraversamento, sappiamo, è reso molto complicato dalle criticità idrauliche che lo caratterizzano) andando ad affiancarsi alla prevista nuova passerella ciclopedonale nella prospettiva di collegare pedonalmente e ciclabilmente le due sponde e le sue attrezzature: il parco, il centro espositivo, lo studentato, il grande parcheggio. Un collegamento pedonale e ciclabile efficace tra le due sponde è condizione imprescindibile per fare dell'ex Italcementi un vero quartiere della città.

La nuova stazione delle autocorriere potrebbe essere integrata con quote di parcheggi (che si suggerisce siano pertinenziali per sgravare il centro storico dall'assillo delle auto in sosta dato che quelli a turnazione sono previsti in destra Adige), con stazioni della micromobilità elettrica e delle biciclette a noleggio e con altri servizi, quali pubblici esercizi, per rendere attrattiva e contestualmente presidiata l'area.

L'integrazione della funzione di attrezzature per il trasporto pubblico non preclude la possibilità di realizzare sulla stessa area parcheggi come da previsione attuale del PRG e quindi non incide sulla verifica degli standard urbanistici prevista dall'articolo 59 della L.P. 15/2015.

La destinazione generale per servizi pubblici è quindi compatibile con le funzioni che si intenderebbero insediare, ma la sigla di specifica destinazione non è oggi perfettamente coerente. Sarebbe più appropriato integrare l'attuale con la sigla TP - attrezzature per il trasporto pubblico.

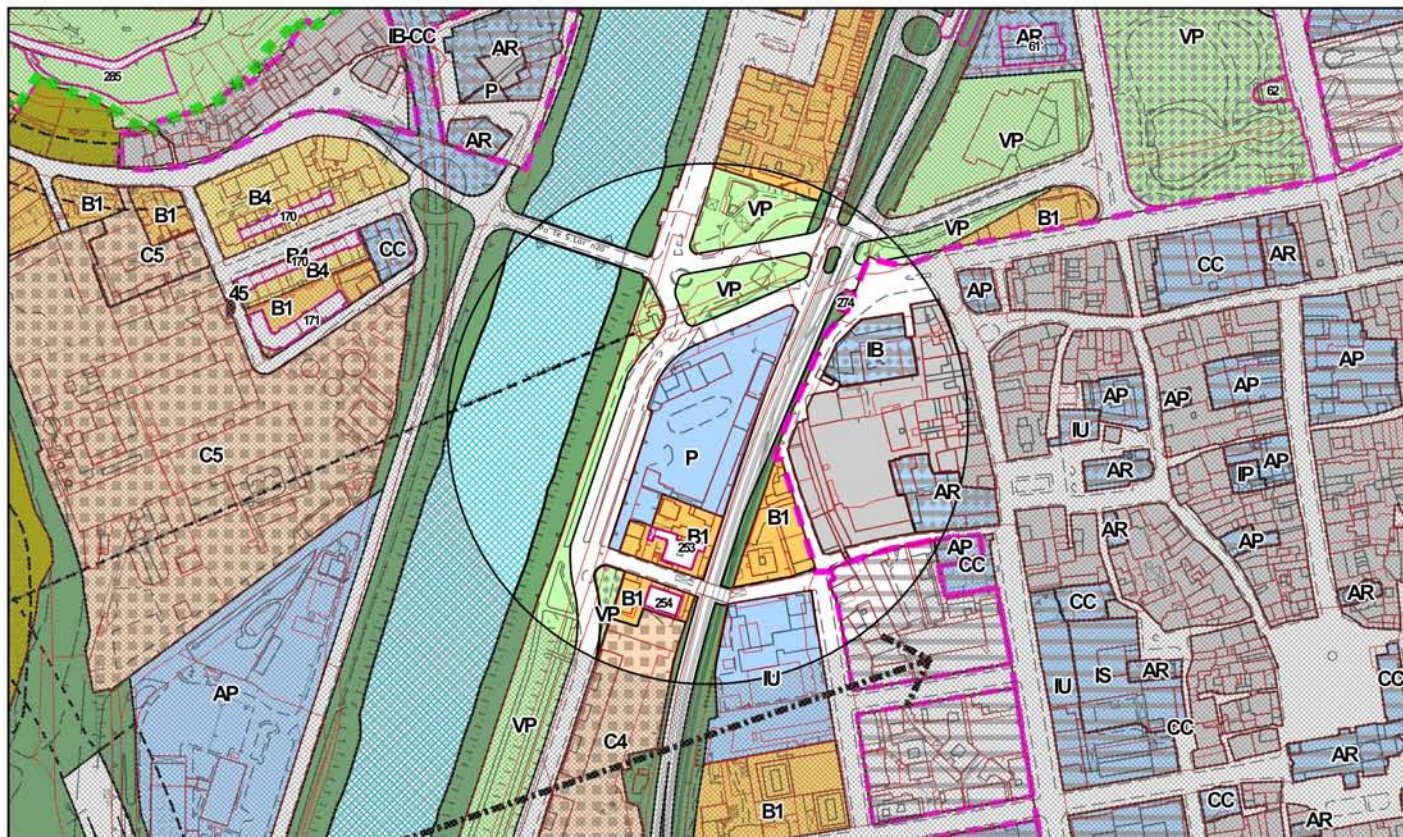
Ai fini del conseguimento di quanto fin qui esposto, quindi, si rende necessaria un'integrazione della sigla di specifica destinazione funzionale della *zona per attrezzature pubbliche e di uso pubblico di interesse urbano* (F1) che oltre alla specifica destinazione funzionale "P" per *parcheggi pubblici o di uso pubblico e autosilos*, contempli anche la specifica destinazione funzionale "TP" *attrezzature per il trasporto pubblico*.

Il cambio di sigla in esame, di competenza della Giunta comunale ai sensi di quanto disposto al comma 4 dell'articolo 59 della legge provinciale per il governo del territorio 2015, non comporta l'assoggettamento alla procedura di valutazione di cui al dPP 14 settembre 2006, n. 15-68/Leg. e successive modifiche, in ragione dei contenuti dello scenario prefigurato che non contiene i dati e le informazioni, anche di tipo quantitativo, necessari sia ai fini di tale valutazione sia per la determinazione dell'eventuale assoggettabilità degli interventi ipotizzati alla procedura di VIA. A tal fine è quindi ritenuta applicabile la condizione di esonero di cui all'articolo 3 bis, comma 8, lettera d) del Regolamento provinciale in materia di valutazione ambientale strategica, rimanendo quindi tale valutazione rinviata alla successiva fase progettuale.

ELABORATI GRAFICI

CAMBIO SIGLA DI SPECIFICA DESTINAZIONE FUNZIONALE DA ZONA F1 P A ZONA F1 P-TP
DELL' AREA "EX SIT" IN COMUNE CATASTALE TRENTO

PRG VIGENTE



VARIANTE PROPOSTA

