



IL SERVIZIO
URBANISTICA E AMBIENTE



Lu...olo

ORDI
DELL
dott.
HITETTI
RENTO
MARZARI
445

PATRIMONIO DEL TRENTINO S.P.A.
VIA DEL BRENNERO, 165 - 38121 TRENTO
T. +39 0461 830453 - F. +39 0461 830459
info@patrimoniotn.it - www.patrimoniotn.it



CON: ING. MATTIA BAFFETTI

COMUNE	DI	TRENTO	GIOVANNI	MARZARI	RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA DELL'AREA	NOVEMBRE	19
				ARCHITETTO	DESTRA ADIGE - PIEDICASTELLO A TRENTO		
			38068 ROVERETO (TN)-VIA CASTEL DANTE, 2		PIANO GUIDA	I A.R.	210.02
			TEL. FAX. 0464/311706				
PROVINCIA	DI	TRENTO	E-MAIL.	studio@studiomarzari.it	AGENDA PROGRAMMATICA	I ALLEGATO	A.2

PREMESSA

La presente Agenda Programmatica sintetizza i molteplici elementi di riflessione emersi in un lungo percorso di confronto istituzionale e pubblico in merito alla riqualificazione dell'area Destra Adige - Piedicastello, area intesa nel suo insieme ovvero nell'estensione complessiva pari a quasi 10 ettari compresa tra il borgo storico alle pendici del Doss Trento a nord e la rotatoria con l'Uscita n. 5 dalla strada tangenziale a sud.

Nella prima parte dell'anno 2018 il gruppo di lavoro istituito da Patrimonio del Trentino SpA, soggetto promotore dell'intervento, ha svolto un'opera di ascolto e di confronto con gli stakeholders istituzionali: la Giunta comunale, i tecnici dei servizi dell'Amministrazione comunale coinvolti, il Gruppo di lavoro sul P.R.G. di Trento, la Commissione Urbanistica di Trento, la Provincia Autonoma di Trento.

L'intenso e costante dibattito, partendo da stimoli progettuali, suggestioni e talvolta anche "provocazioni", ha avuto come primo scopo la messa a fuoco e l'articolazione del Programma del Piano Guida. Nel tempo esso è stato arricchito di nuove funzioni, chiarendo al contempo la consistenza e la misura dei vari temi in gioco. Si sono così precisati tanto gli obiettivi generali quanto le strategie specifiche per la definizione quali-quantitativa del disegno urbano.

Gli incontri del gruppo di lavoro hanno poi permesso, parallelamente alla definizione del Programma, la puntualizzazione dell'Area Studio, ovvero di un suo preciso perimetro. Esso racchiude un articolato insieme di aree di proprietà differenti, per la maggior parte riconducibili a enti pubblici o similari e in misura minoritaria a soggetti privati.

Nel 2016 Patrimonio del Trentino SpA commissionava la redazione di uno Studio prodromico alla redazione del piano attuativo inerente la sola area strettamente di proprietà; nelle conclusioni lo Studio dimostrava come la complessità e la stratificazione del contesto di Piedicastello rendessero impossibile risolvere la riqualificazione urbanistica limitando l'azione di pianificazione ai soli confini proprietari. Di qui nasceva l'ipotesi di un ampliamento dell'orizzonte di intervento, idea che trovava rafforzamento nell'intenso dibattito pubblico (politico, culturale) sviluppatosi tra il 2017 ed il 2018.

Appare evidente l'impossibilità di risolvere la complessità di questo brano di città, di delineare un nuovo equilibrio per un palinsesto più volte scritto e trasformato, senza abbracciarlo nel suo insieme. In Destra Adige si sono succedute presenze fisiche assai diverse e di differente impatto sulla trasformazione della morfologia dei luoghi, alcune "fondanti", altre addirittura "laceranti". Solo per citare gli ultimi 150 anni, Piedicastello è stata paleoalveo del fiume Adige, zona agricola, area del bersaglio militare, sede della prima fabbrica di Trento per la produzione del cemento, espansione residenziale, compendio industriale Italcementi, sede della Motorizzazione civile, tracciato della viabilità extraurbana di grande scorrimento del capoluogo. Oggi essa cerca di divenire una "nuova" parte di città; in un certo senso, come chiaramente espresso dal forte nucleo locale degli storici residenti, questo luogo chiede anche un "risarcimento" rispetto ad alcune scelte del passato.

L'individuazione dell'Area Studio e del suo "bordo" ha posto il tema della contestualizzazione degli interventi sia nell'ambito di Piedicastello, sia più in generale dell'intera città di Trento; si è cioè reso indispensabile definire e chiarire tutta una serie di temi per poter interagire con il contesto. Ai fini dell'efficacia dell'azione di questa sorta di "bonifica urbana", la pianificazione non può limitarsi ad una dicotomia tra un "interno" dell'area ed un "esterno" dell'area.

E' quindi emersa la necessità di inserire nel Programma anche degli interventi che si pongono "a scavalco" dei bordi urbani ed orografici dell'Area Studio.

In questa prima fase del lavoro non si è volutamente giunti ad una definizione progettuale fisica compiuta o conclusa, prediligendo invece un continuo lavoro di limatura, affinamento e avvicinamento ai bisogni o alle istanze, di adeguamento alle caratteristiche intrinseche dei luoghi, di studio di un equilibrio sostenibile nella ricerca dei principi insediativi e di impianto del disegno urbano.

Ciò ha portato alla formazione di una progettualità condivisa attorno ad alcuni “temi-chiave”, che qui si riportano brevemente:

- estensione dell’area oggetto di intervento;
- funzioni e relativo dimensionamento;
- costruzione per fasi;
- principio insediativo;
- idea di “strada”;
- misure, scala, articolazione;
- ciminiera;
- concezione del verde – rapporto con il fiume;
- articolazione degli interventi in comparti.

Tra l’estate e l’autunno dell’anno 2018 il dibattito è stato poi portato alla scala puntuale del territorio fisicamente coinvolto, incontrando la popolazione di Piedicastello e la circoscrizione interessata. Infatti, se da un lato si è manifestata con forza la strategicità del compendio all’intera scala urbana e per alcuni aspetti anche territoriale, dall’altro non si è mai inteso “calare dall’alto” su chi già vive in quei luoghi l’ennesima soluzione “preconfezionata” e pensata altrove. Le istanze emerse in queste sedi hanno permesso una ulteriore e indispensabile revisione critica delle ipotesi di lavoro.

A partire dagli inizi del 2019 la grande mole di materiali raccolti e sviluppati è stata progressivamente riordinata e sistematizzata, per giungere ad un disegno di riqualificazione urbana che costituisca un momento di equilibrio e di sintesi del lavoro svolto.

In quanto tale, esso non deve essere assolutamente inteso come un progetto finito, concluso e prescrittivo, ma vuole tendere quanto più possibile ad una “Agenda Programmatica”, per consentire la necessaria flessibilità di realizzazione negli anni a venire. Alcuni interventi hanno infatti potenziale (o necessità) di realizzazione nel breve termine, altri invece potrebbero ricadere in una programmazione di medio-lungo periodo, richiedendo quindi dei margini di elasticità per adattarsi alle trasformazioni future della forma urbana.

Appare infatti anacronistica l’idea di un esercizio accademico di disegno compiuto ad una scala così vasta, mentre si ritiene molto più interessante la possibilità di inserire in un tracciato che regoli l’equilibrio e la morfologia complessiva alcune “scintille” propulsive in grado di attivare energie e relazioni nuove, forse anche imprevedibili.

Seguendo questa logica l’intervento risulta costituito da molti tasselli complementari (sia interni che esterni all’Area Studio), che non debbono risultare “*conditio sine qua non*” l’uno per gli altri. Alcuni potranno trovare attuazione a breve, altri richiederanno magari tempi più lunghi; parte degli obiettivi potrebbe addirittura essere adeguata nel tempo sulla base di mutate condizioni, fermo restando alcuni Elementi Invarianti che si relazionano al più generale contesto urbano.

Le tessere (esterne e interne all’Area Studio) che compongono questo mosaico d’insieme sono raccolte nei Venti punti dell’Agenda Programmatica.

I 20 PUNTI DELL'AGENDA PROGRAMMATICA

1. IL PONTE CICLO-PEDONALE SU VIA VERDI E VIA S. SEVERINO
2. LA CONNESSIONE CON VIA CANESTRINI ED EX SIT
3. IL COLLEGAMENTO CON "TRENTO ALTA" E IL MONTE BONDONE
4. IL COLLEGAMENTO VEICOLARE CON IL TRENTO OCCIDENTALE
5. IL PARCHEGGIO URBANO DI ATTESTAMENTO
6. IL RACCORDO VIABILISTICO CON LA TANGENZIALE DELLA CITTA'
7. L'ACCOGLIMENTO DI PENDOLARI, TURISTI E VISITATORI
8. LA VIABILITA' INTERNA DI QUARTIERE
9. IL PARCHEGGIO DI QUARTIERE
10. LA RETE CICLO-PEDONALE INTERNA
11. IL PARCO URBANO: IL VERDE E I SUOI SIGNIFICATI
12. IL CENTRO ESPOSITIVO POLIFUNZIONALE DELLA CITTA'
13. IL CIBIO: UNIVERSITA' E RICERCA
14. LO STUDENTATO
15. LA RESIDENZA E I PICCOLI ESERCIZI COMMERCIALI
16. LE CIMINIERE: ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE E MESSA IN SICUREZZA DEL VERSANTE ROCCIOSO
17. LA PIAZZA STORICA E LA CHIESA DI S. APOLLINARE
18. LE GALLERIE E IL CIRCUITO MUSEALE DELLA CITTA'
19. IL DOSS TRENTO: PARCO ARCHEOLOGICO - ACROPOLI ALPINA
20. LA FOSSA DI PIEDICASTELLO

NOTA:

La lettura delle venti schede che compongono l'Agenda è complementare a quanto graficamente rappresentato nella "Planimetria programmatica" Scheda 21 dell'Allegato A.R.210.05 Elaborati grafici illustrativi - Fascicolo A del Piano Guida.

1) IL PONTE CICLO-PEDONALE SU VIA VERDI E VIA S. SEVERINO

Un punto fermo - condiviso da tutti gli stakeholders - sul tema del “principio insediativo” da adottare nella nuova pianificazione urbanistica è stato quello di considerare Piedicastello come parte di città, non quindi come un luogo *extra moenia*. L’affermazione potrebbe sembrare banale, ma nella sostanza non lo è. Piedicastello è stata infatti - e ancora oggi è - qualcosa di fisicamente e percettivamente “altro” rispetto al nucleo urbano consolidato, un “esterno” rispetto ad un “interno” dato dal centro storico e dalla città consolidata in sinistra orografica; ciò con ovvie ricadute fisiche (non a caso lì si sono insediate quelle strutture o infrastrutture che dovevano stare “fuori” dalla città), sociali, relazionali ed economiche.

Questa dicotomia è anche frutto della cesura data dal fiume Adige, particolarmente accentuata dalla rettificazione di metà Ottocento, che ha conferito all’alveo le attuali caratteristiche di sezione, dimensione e portata.

L’unico collegamento fisico è costituito dal ponte di S. Lorenzo, innestato sulla via bresciana e composto dalla carreggiata veicolare e da due stretti marciapiedi laterali. L’imbocco del ponte in sponda sinistra avviene in un punto caratterizzato da un intenso traffico veicolare e da scarse qualità urbane. Quello in sponda destra è stato solo recentemente oggetto di una complessiva operazione di ridisegno e riqualificazione, a seguito della dismissione delle vecchie infrastrutture viarie.

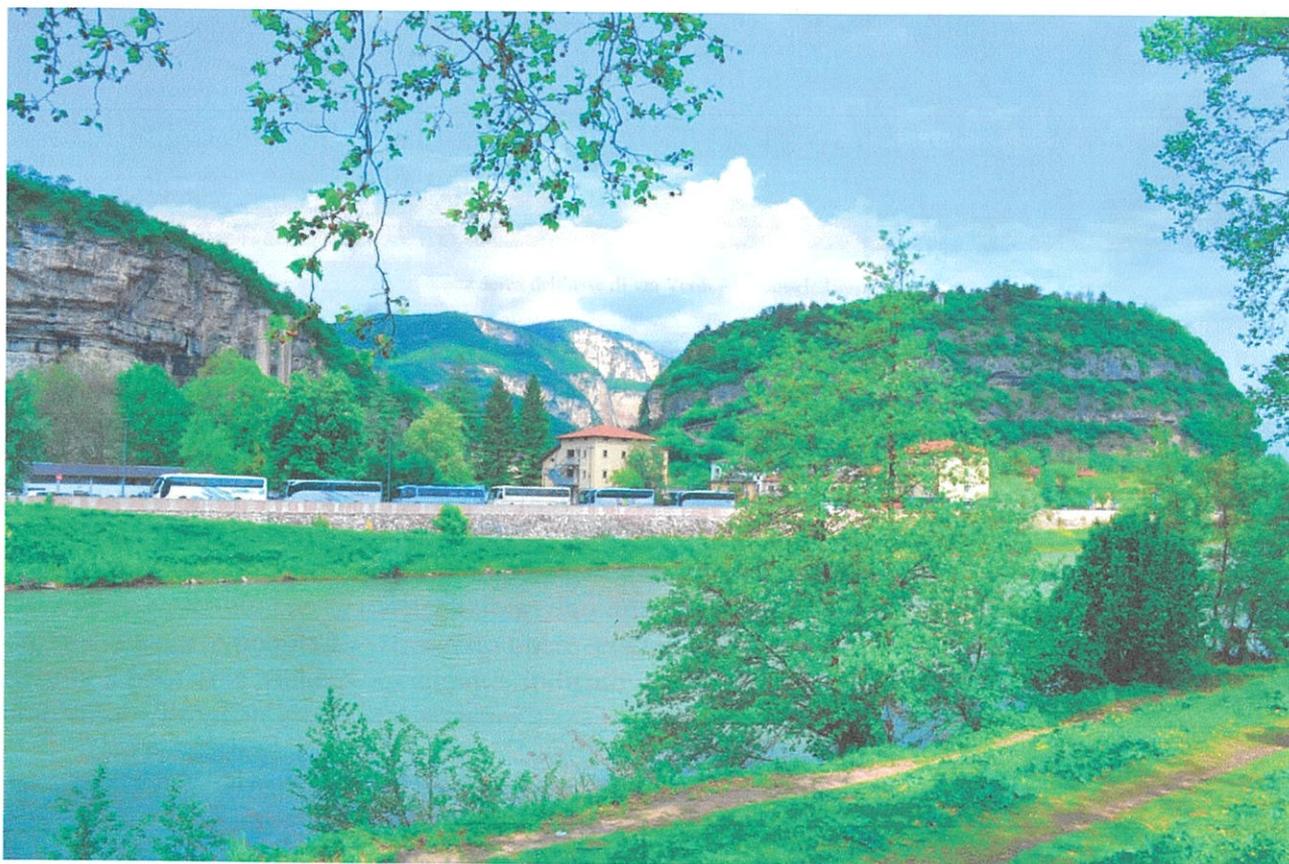
Eppure tracciando un cerchio avente per centro il Duomo di Trento, è sufficiente impiegare un raggio di 900 metri per inglobare l’intera area di Piedicastello fino alle pendici del Monte Bondone.



Ortofoto della città con evidenziazione delle relazioni urbane

Per rendere l'Area Studio a tutti gli effetti "parte di città" è quindi indispensabile pensare a nuove connessioni fisiche, in una sorta di "abbordaggio" reciproco fra le due sponde del fiume.

Il punto vocato a tale scopo appare indubbiamente quello posto all'intersezione tra via Verdi e via San Severino, in quanto prolungamento ideale dell'asse che si genera dal Duomo e lambisce un tessuto vitale e di rilevanza extraurbana: la Filarmonica, la Facoltà di Sociologia, la Facoltà di Giurisprudenza, la Facoltà di Economia, la Facoltà di Lettere, le sale studio all'ex Cavazzani, gli uffici universitari al Molino Vittoria, l'attuale CTE (destinato anch'esso in futuro a servizi universitari), la strategica area di Piazzale San Severino. Ampliando verso sud lo sguardo di qualche centinaio di metri si mostra poi evidente il potenziale di relazioni urbane con l'area dello Stadio Briamasco, il Palazzo delle Albere, il Muse, la BUC, il grande parco nel nuovo quartiere alle Albere.



Vista dell'Area Studio dalla ciclabile in sponda sinistra

Dato questo importante bacino di connessioni e relazioni, data la volontà di innalzare sempre di più gli standard di qualità della vita, dati gli orientamenti del Piano Urbano della Mobilità (volti ad alleggerire gli accessi veicolari privati nel nucleo centrale urbano, favorendo gli spostamenti con altri mezzi), il nuovo ponte tra le due sponde avrà destinazione ciclo-pedonale. L'approdo in sponda destra orografica avviene nella parte più meridionale dell'Area Studio, ovvero in diretta correlazione con l'uscita dalla tangenziale cittadina. Su ciò si innesta la complementarietà con i punti 5÷7 dell'Agenda Programmatica, relativi al parcheggio urbano di attestamento, al raccordo viabilistico con la tangenziale della città e all'accoglimento di pendolari, turisti e visitatori.

In direzione ovest-est il ponte ciclo-pedonale su via Verdi e San Severino funge da nuovo "accesso" privilegiato al centro storico cittadino; in direzione est-ovest esso rappresenta un elemento di cucitura tra la sponda sinistra del fiume e le nuove funzioni di rilevanza urbana o territoriale che si insedieranno a Piedicastello (cfr. in particolare i punti 11÷13).



Vista aerea dell'asse di via Verdi – © Google Earth

Non si possono infine scordare i grandi progetti ferroviari allo studio per la città di Trento e, in particolare, l'interramento dei binari nel tratto urbano a partire dallo Scalo Filzi; per effetto di tale intervento si avrebbe l'eliminazione del sottopasso di via Verdi, con il ripristino dell'asse visivo e del piano ciclopedonale dal Duomo fino al fiume. Elemento di ulteriore rafforzamento del posizionamento in tale punto del nuovo ponte di collegamento.

L'inserimento di una passerella ciclopedonale sul fiume è stata oggetto nel giugno 2017 di un Documento preliminare di progettazione da parte della Provincia Autonoma di Trento – Agenzia provinciale opere pubbliche – Servizio opere stradali e ferroviarie.

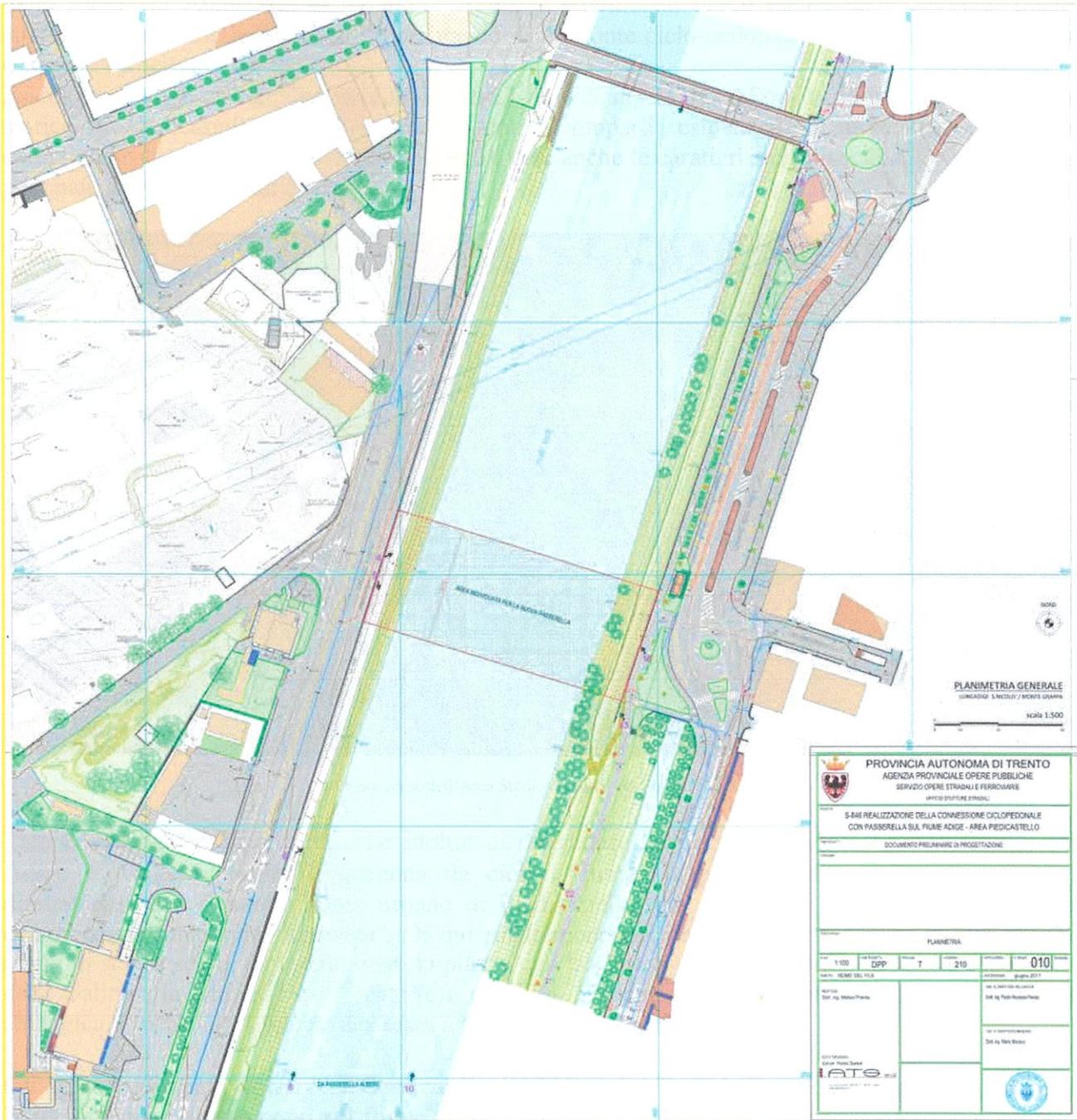
Risulta importante richiamare quanto indicato al punto 5 della Relazione illustrativa “Vincoli ambientali, idrogeologici e paesaggistici”:

“Si elencano le principali prescrizioni del Servizio Bacini Montani riportate nella nota prot. n° 228240 del 21.04.2017:

- deve essere assolutamente vietata la realizzazione di pile in alveo del fiume Adige;*
- non dovranno inoltre essere realizzati restringimenti della sezione idraulica del fiume con l'inserimento delle spalle o di altre eventuali opere di sostegno del ponte;*
- dovrà essere attentamente verificata la compatibilità del ponte con la viabilità arginale (non inferiore a 4,00 m) ed il passaggio di mezzi di servizio e d'opera sulle banchine e golene;*
- dovrà essere posta particolare attenzione alle strutture idrauliche, compresi i muri di sovrizzo arginale del fiume Adige e del canale Adigetto, prevedendone la completa integrazione con le opere di progetto;*
- dovrà essere posta particolare attenzione alla struttura di copertura del canale Adigetto che si sviluppa in parallelismo con l'argine sinistro del fiume Adige.*

La progettazione dovrà attenersi alla parte quinta del Piano Generale di Utilizzazione delle Acque Pubbliche – “Sistemazione dei corsi d'acqua e dei versanti”, approvato con D.P.R. 15.02.2006.”

Lo studio citato riguardava, nello specifico, una fascia in corrispondenza di via Canestrini e dell'area ex Sit. Il Piano Guida ritiene tuttavia preminente la posizione in corrispondenza di via Verdi.

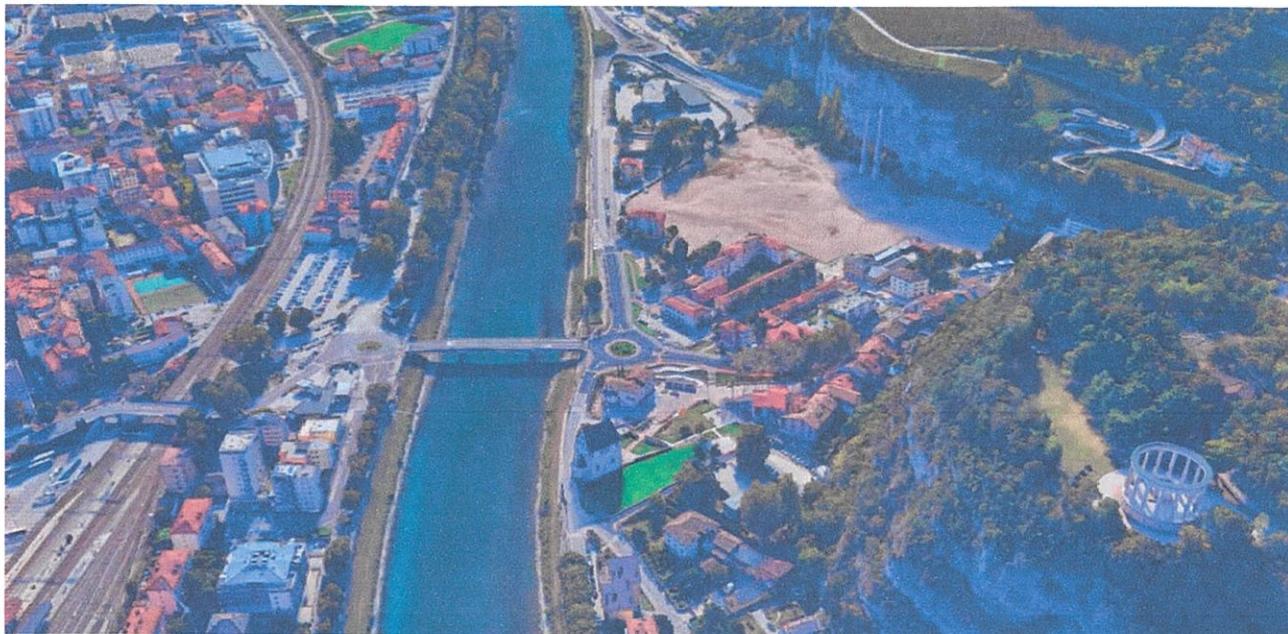


Estratto del documento preliminare di progettazione della P.A.T.

2) LA CONNESSIONE CON VIA CANESTRINI ED EX SIT

Come riportato al Punto 1, nel giugno 2017 un Documento preliminare di progettazione da parte della Provincia Autonoma di Trento – Agenzia provinciale opere pubbliche – Servizio opere stradali e ferroviarie ha valutato l’inserimento di un ponte ciclo-pedonale in corrispondenza di via Canestrini e dell’area ex Sit.

Esso stringerebbe un rapporto privilegiato tra i rioni Santa Maria e Portela da un lato ed il borgo storico di Piedicastello dall’altro, nonché con i comparti residenziali e universitari previsti a completamento dello stesso (cfr. punti 13÷15), date anche le caratteristiche di scarsa fruibilità ciclo-pedonale del ponte di San Lorenzo.



Vista aerea dell’Area Studio da nord – © Google Earth

Tale posizionamento permetterebbe inoltre di connettere la pista collocata in sponda sinistra tra Adige e Adigetto, molto frequentata da ciclisti, runner o persone in semplice passeggiata, direttamente con il nuovo parco urbano di Piedicastello, per il quale è ipotizzabile anche una connotazione funzionale “sportiva”. Di qui risulterebbe poi immediata la fruizione di altri luoghi ricchi di storia, segni, memoria, quali la piazza con la Chiesa di S. Apollinare, lo spazio espositivo delle Gallerie, la salita al Doss Trento (cfr. punti 18÷20), anche in relazione al riuso di un’altra area strategica, l’ex Sit, attualmente destinata a parcheggio di superficie.

Gli approfondimenti svolti con il Servizio Bacini Montani della P.A.T. escludono, allo stato attuale, la realizzazione di due ponti sul fiume ad una distanza relativamente breve. Si ritengono pertanto predominanti le motivazioni (di carattere urbano) del posizionamento in corrispondenza di via Verdi, demandano a future considerazioni l’utilità di intensificare ulteriormente i punti di relazione fra le due sponde, anche in base agli esiti che avrà nel tempo questa sorta di “bonifica urbana” dell’area di Piedicastello.

3) IL COLLEGAMENTO CON “TRENTO ALTA” E IL MONTE BONDONE

Tra la fine dell'anno 2018 e l'inizio dell'anno corrente è entrata con forza nel dibattito politico e nella cronaca locale la tematica del collegamento tra il sistema urbano di fondovalle, “Trento alta” (costituita dai sobborghi posti alle prime pendici, in primis Sardagna) ed il Monte Bondone.

Il tema ha trovato una “accelerazione” muovendo da due considerazioni: da un lato la necessità di pensare ad un complessivo rilancio turistico del Monte Bondone, inteso come montagna della città; dall'altro la valutazione dello stato attuale dell'impianto a fune tra la zona del ponte di San Lorenzo e l'abitato di Sardagna, impianto obsoleto che necessita di interventi. L'adeguamento della funivia esistente comporterebbe una non trascurabile spesa pubblica, ottenendo come risultato il solo collegamento di un sobborgo alla città, con stazioni di partenza ed arrivo in posizioni già date e non correlate alla futura pianificazione strategica in atto.

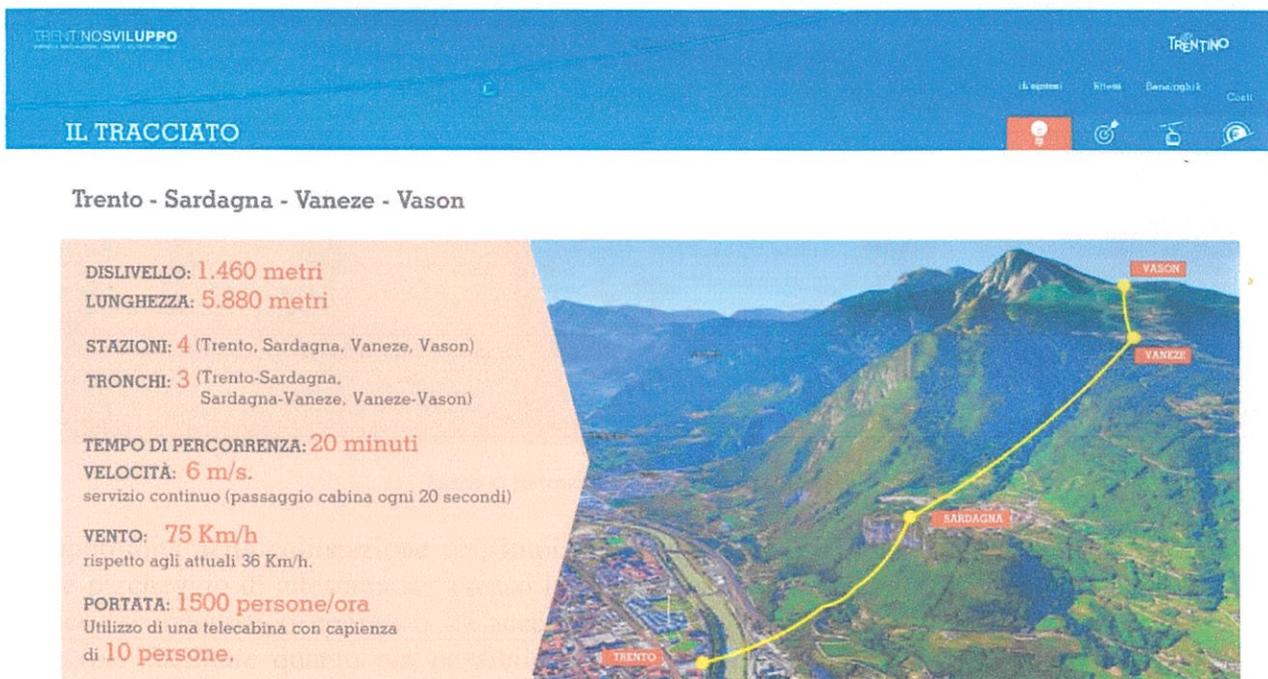
Il collegamento fondovalle-Monte Bondone è stato trattato storicamente in molteplici occasioni (per citarne solo alcune: 1988 Società Trento Bondone; 2001-2006 studio Montecno; 2011 Masterplan Trentino Trasporti) ed è ricompreso anche in analisi e studi recentissimi, tra cui:

- Trentino Sviluppo, *La città e la sua montagna*
- ThyssenKrupp, ing. A. Eccher, ing. C.A. Leonardelli, *Multilift*
- Comune di Trento, *Agenda strategica 'sistema Bondone 2035'*



Foto storica anni Trenta della funivia, collezione Dorigoni

Interessante risulta quanto riportato in quest'ultimo documento al Capitolo 12 *“Con o senza il grande impianto”*: *“La scelta sull’ipotesi di un impianto funiviario che connetta Trento a Vason (il ‘grande impianto’) è evidentemente delicata e assume un profilo di estremo rilievo per gli scenari non solo (e forse, non tanto) del Monte Bondone, ma per la stessa città di Trento e il suo appeal turistico. Il tema non va radicalizzato e il quesito da porre non è ‘sì’ o ‘no’ al ‘grande impianto’, ma ‘a quali condizioni’. Come considerazione iniziale, l’ipotesi del ‘grande impianto’, pur con alcuni distinguo, raccoglie un diffuso consenso tra i portatori di interesse che sono stati coinvolti. Il ‘grande impianto’ è percepito come una leva importante (per molti conditio sine qua non) non solo per la ri-connotazione del Bondone ma anche per l’attrattività di Trento stessa, con relativo indotto in termini di crescita economica complessiva. [...] In una riflessione aperta circa l’impatto del ‘grande impianto’, oltre agli effetti derivanti dalla sua realizzazione, sono da mettere in conto anche gli effetti derivanti dalla mancata realizzazione. Questi sono sostanzialmente riconducibili, oltre che a un sostanziale mancato ‘avvicinamento’ tra il monte e la città e la perdita dell’indotto economico che ne può derivare, anche da un acuirsi delle dinamiche negative che già da anni si registrano, soprattutto nella località di Vaneze, il cui destino, più di altre località che hanno già saputo ri-connotare la loro offerta, sarebbe probabilmente segnato”*.



Lo studio di Trentino Sviluppo *“La città e la sua montagna”*

Molto importanti anche le riflessioni contenute nel Capitolo 16.4 *“Le opzioni in campo: il grande impianto, ma non solo”*. Riassumendo le più recenti ipotesi proposte si argomenta quanto segue:

“Ciascuna di queste opzioni sottende potenzialità specifiche in ordine alla capacità di servire, di volta in volta, segmenti di domanda più strettamente pendolari/urbani, ovvero turistico-escursionistici connessi all’accessibilità ferroviaria o autostradale. E si tratta di valutazioni non banali, in quanto destinate a lasciare inevitabilmente scoperte alcune esigenze: attraendo flussi veicolari verso una soluzione molto vicina al centro, o, viceversa, penalizzando la mobilità pedonale nel caso di una localizzazione più prossima all’autostrada; senza nascondere che la difficoltà a servire direttamente tutte le zone abitate del Bondone (ed in particolare Candriai) è destinata inevitabilmente a riproporre, in qualche misura, il tema del mantenimento di servizi di trasporto pubblico su gomma a loro servizio”.

Di qui la proposta di inserire nel Piano Guida dell'Area Studio di Piedicastello la possibilità di insediamento della stazione di valle, anche in considerazione dell'assetto proprietario delle aree (che non implica necessità di acquisto) e dell'automatica eliminazione dello scavalco del fiume Adige (aspetti tecnico-dimensionali e di sicurezza dell'opera).



Ipotesi di partenza dell'impianto in destra Adige

Le opportunità nella collocazione dell'impianto in destra Adige sono legate alla realizzazione del grande parcheggio di attestamento presso la rotatoria 5 della tangenziale (per intercettare il flusso turistico-escursionistico connesso all'accessibilità veicolare), al nuovo ponte ciclo-pedonale sul fiume (per facilitare quanto più possibile il flusso pendolare/urbano o turistico proveniente dal centro città, anche nell'ipotesi di Polo multimodale della mobilità), alla presenza del grande parco e di nuovi servizi a livello urbano e di quartiere. Vi sono inoltre potenzialità di valorizzazione turistica anche del borgo storico di Piedicastello e del Doss Trento.

La scelta dell'esatto punto di partenza dell'impianto sarà legata alle caratteristiche orografiche ed alle caratteristiche tecniche della specifica tipologia che si intenderà adottare. Il Piano Guida identifica pertanto un ampio "corridoio", compreso tra l'attraversamento in asse su via Verdi a sud (legame con il parcheggio, con l'accessibilità, con la piazza, con il centro polifunzionale) ed il settore centrale del parco urbano a nord, tenendo conto della presenza dell'attuale funivia per Sardegna.

4) IL COLLEGAMENTO VEICOLARE CON IL TRENINO OCCIDENTALE

Una delle tematiche più sentite dalla circoscrizione e dagli abitanti di Piedicastello, così come riportato nei vari incontri, è la necessità di non gravare di traffico il borgo esistente ed il suo sviluppo futuro. In particolare il dibattito si è soffermato frequentemente sulla problematica di via Brescia, intesa come bypass per il collegamento con la Strada Gardesana SS45bis.

Non si può certo dimenticare la lacerazione urbana ed il disagio ambientale subito dal borgo a causa del vecchio tracciato della tangenziale, spostato più a ovest solo da una decina d'anni e risolto infine con una riqualificazione urbana generale nel 2018; si potrebbe dire che è ancora viva nella comunità la memoria dell'impatto fisico degli elevati livelli di traffico.

Le osservazioni poste dal Comitato sono estremamente importanti per sollevare il tema del collegamento tra la città ed il Trentino occidentale.

Sono note le caratteristiche del primo tratto della Strada Gardesana e del viadotto Montevideo, sono note le difficoltà di eseguire opere di manutenzione straordinaria o risanamento delle infrastrutture in relazione ai livelli di traffico esistente. E' evidente l'impossibilità per via Brescia di fungere da valida alternativa, se non per sopperire temporaneamente a situazioni di emergenza.



Vista dell'area per il possibile bypass a partire dalla rotatoria dell'Uscita 5 – © Google Earth

La Provincia Autonoma di Trento ha elaborato degli studi di valutazione di un collegamento di bypass dalla rotatoria 5 della tangenziale verso il Trentino occidentale. Tale ipotesi appare estremamente convincente nell'insieme dei ragionamenti che coinvolgono l'area-studio ed è stata quindi inserita al presente punto dell'Agenda Programmatica.

Tale innesto escluderebbe infatti dall'attraversamento di Piedicastello i veicoli diretti a nord o a sud (in quanto risulta molto più conveniente l'utilizzo diretto della tangenziale) e permetterebbe di intercettare una quota significativa di flussi verso il centro presso il parcheggio di attestamento (cfr. Punti 5 e 6).

5) IL PARCHEGGIO URBANO DI ATTESTAMENTO

Per quanto espresso nei punti programmatici precedenti (1÷4) appare evidente l'esigenza di individuare nell'Area Studio un parcheggio urbano di attestamento, atto ad intercettare all'ingresso della città pendolari e visitatori diretti verso il centro, così come escursionisti e turisti interessati a salire sul Monte Bondone direttamente dal fondovalle.

Tale previsione si collega a precise indicazioni fornite dall'Amministrazione comunale e ad orientamenti espressi nei vari documenti programmatici e di pianificazione (ad esempio il P.U.M., il documento *"Il futuro della città si costruisce oggi. Obiettivi e percorso della variante generale al Piano Regolatore Generale"*, i materiali del Gruppo di lavoro sul P.R.G. di Trento).



Il parcheggio di attestamento in relazione alla strada tangenziale

Nella presentazione *"Revisione del Piano Regolatore Generale della città di Trento"* alla Commissione Consiliare d.d. 15.11.2017 si indica: *"Trento deve garantire buone connessioni sovra locali valorizzando i luoghi della mobilità ferroviaria lungo l'asse del Brennero e su gomma, contenendo i flussi di traffico e incoraggiando la mobilità sostenibile. A sala locale deve favorire la mobilità lenta valorizzando le strade, i percorsi nel verde e le aree pedonali quali luoghi urbani del benessere e dell'incontro"*.

Nel documento *"Il futuro della città si costruisce oggi. Obiettivi e percorso della variante generale al Piano Regolatore Generale"* al Capitolo 6 *"Gli obiettivi e le strategie specifiche relative alla sfida Trento Accessibile"* si specifica: *"La sfida posta dallo sviluppo sostenibile delle città richiede di conciliare accessibilità e qualità dell'ambiente urbano. Si deve migliorare il livello di servizio dei trasporti per gli abitanti, i visitatori e le attività economiche al fine di ridurre il traffico e le sue conseguenze sulla salute delle persone e sull'ambiente, migliorando l'attrattività della città. Vanno quindi affrontate cinque sfide, da vincere nell'ambito di un approccio integrato: contenimento del*

traffico veicolare privato; trasporto urbano intelligente; trasporto pubblico accessibile; mobilità sicura e a basso impatto ambientale. [...] In considerazione della forma urbana di Trento, condizionata dal quadro morfologico della valle dell'Adige e caratterizzata dalla presenza di numerosi sobborghi, non esiste "una" soluzione per la mobilità, ma necessariamente un "complesso di soluzioni" comprendenti diverse modalità di spostamento, da coordinare adeguatamente ai luoghi e ai ruoli che essi svolgono nella città".

Appare quindi logico prevedere un parcheggio di attestamento in un'area che a tutti gli effetti si configura come uno dei principali accessi al centro città, ma che, sulla base dei punti programmatici esposti, si propone anche come punto di scambio modale più generale.

Già nel 2017 il Comune di Trento elaborava alcune proposte preliminari, con inserimento di un grande parcheggio di superficie (circa 2.000 posti auto) nel settore meridionale di Piedicastello, lungo la strada tangenziale.

Tale soluzione appare tuttavia in contrasto con alcune considerazioni: lo spreco/consumo di superficie; la mancata valorizzazione economica delle aree così trasformate rispetto alla loro destinazione attuale; l'impatto paesaggistico-ambientale dell'intervento. A tal proposito, citando sempre il documento di cui sopra: *"Lo spazio pubblico è troppo spesso mortificato dalla presenza delle auto in sosta. Lo spazio pubblico non può essere banalizzato a deposito temporaneo di auto ma va riabilitato al ruolo di luogo delle relazioni della città. Vanno pertanto sostenute azioni volte alla realizzazione di parcheggi pertinenziali, modificando eventualmente alcune norme di piano".*

Il Piano Guida propone quindi di sfruttare il più possibile il collocamento in interrato delle superfici di parcheggio. Le soluzioni tecniche si dovranno rapportare sia ai caratteri idro-geologici dei luoghi, sia all'andamento delle quote del piano campagna. Prendendo come riferimento per il piano di imposta dei nuovi edifici le attuali quote della bonifica in corrispondenza dell'ex "sigaro" Italcementi, si trova infatti un evidente vantaggio nell'esecuzione degli scavi a sud, in virtù della presenza di ampi settori depressi di circa 100-150 cm.

Risulta inoltre possibile edificare un parcheggio multipiano nella fascia adiacente alla tangenziale e in corrispondenza dell'uscita 5, volume che in un certo senso funge da elemento di mediazione tra la città e la sua infrastruttura esterna di scorrimento. E' importante che la nuova infrastruttura si ispiri, nella composizione e nella scelta dei materiali, a principi di riuso, recupero e rigenerazione e sia pensata non solo come un "contenitore di automobili", ma come una vera e propria architettura per evitare la formazione di non-luoghi periferici.

La presenza della strada tangenziale pone la problematica della "Fascia di rispetto"; attualmente il Piano Regolatore Generale prevede una fascia pari a 30 metri, per soddisfare eventuali esigenze di adeguamento della viabilità. Il Piano Guida condivide la necessità di preservare uno spazio adeguato per le future necessità, ma propone di ridurre tale fascia a 15 metri, entro i quali saranno possibili solo parcheggi a raso. Tale valutazione nasce anche da una considerazione più generale di visione della mobilità nel fondovalle, secondo i più recenti studi in corso: in prospettiva l'odierna autostrada potrebbe diventare la "circonvallazione veloce" di Trento, l'attuale tangenziale passerebbe al ruolo di strada di "grande distribuzione" della città, mentre vie interne quali San Severino verrebbero declassate a "strade urbane".

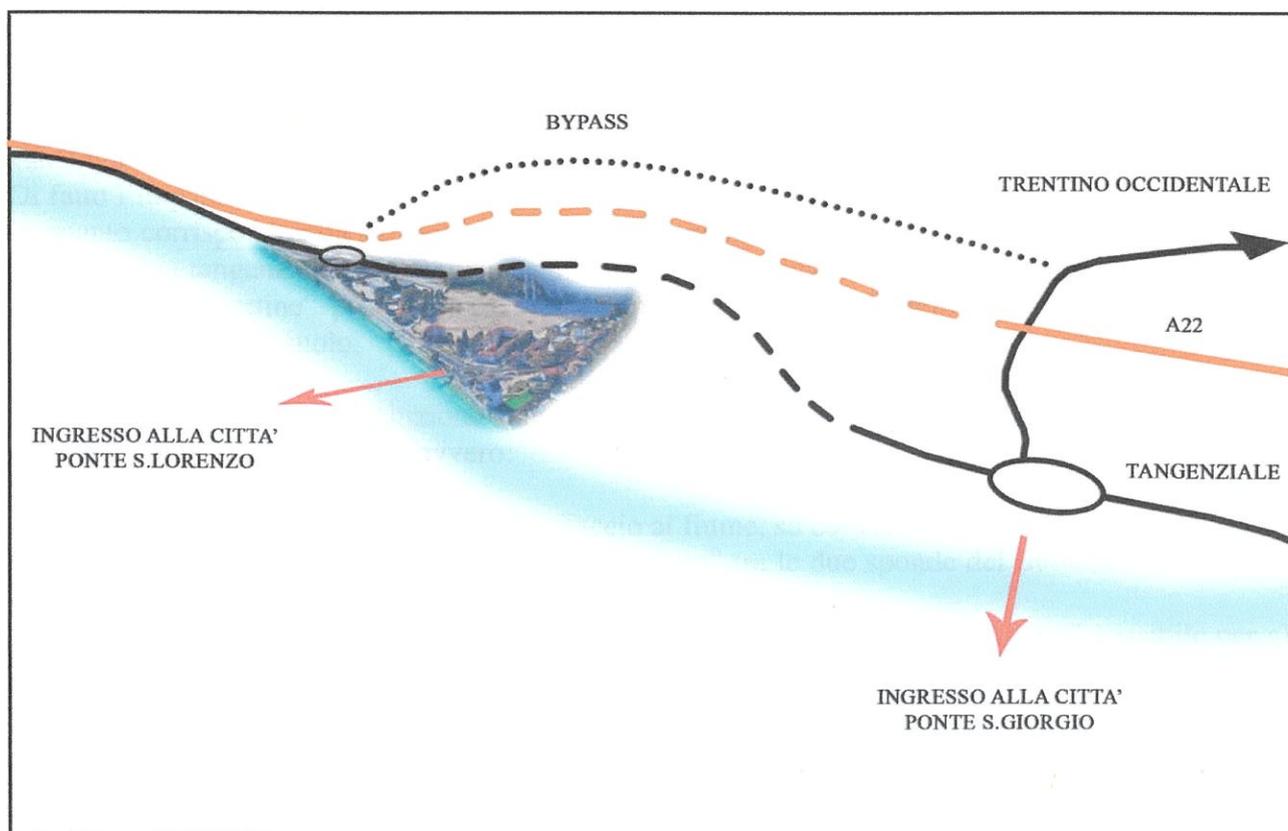
Il parcheggio di attestamento si compone di due volumi in interrato (uno ad ovest della nuova strada di penetrazione sotto il parcheggio multipiano e uno ad est della stessa sotto il nuovo polo espositivo), dei quattro livelli fuori terra del parcheggio multipiano e delle superfici pertinenziali esterne dello stesso. Quest'ultime serviranno a garantire: una quota di posti auto esterni; piazzole di sosta breve per autobus; corsie di ingresso-uscita dalla nuova rotatoria e di manovra interna; una struttura per lo scambio modale da autoveicoli a biciclette. E' possibile conseguire una capacità di accoglimento complessiva fino a 1.500 posti auto di attestamento.

6) IL RACCORDO VIABILISTICO CON LA TANGENZIALE DELLA CITTA'

Negli incontri di confronto e sviluppo del Piano Guida, in particolare durante il dibattito con i tecnici dell'Amministrazione comunale e con il Gruppo di lavoro sul P.R.G., si è vagliata l'ipotesi "limite" della completa pedonalizzazione dell'Area Studio, con eliminazione del collegamento esistente in direzione nord-sud tra le rotonde dell'Uscita 5 e del ponte di San Lorenzo.

Tale soluzione è stata presa in considerazione per portare alle "estreme conseguenze" l'idea di una mobilità alternativa della città, con disincentivazione dell'uso dell'auto privata e con la preferenza accordata ai mezzi pubblici ed alla ciclopedonalità. Sono però emerse immediatamente alcune criticità.

La prima, alla scala più vasta, si lega a problematiche di gestione urbana complessiva dei flussi veicolari. Le indagini sul traffico svolte dall'Amministrazione evidenziano come circa i 2/3 delle auto private che effettuano accesso verso il centro dalla rotonda di San Lorenzo (mediamente circa 8.600 mezzi/giorno durante la settimana, 5.760 alla domenica - *valore medio postazione Rdt 1 Stazione 1 nei giorni 03-09 aprile 2017; elaborazione su dati forniti dal Comune di Trento*) vadano poi a sostare su suolo privato, con conseguente difficoltà delle politiche di disincentivazione all'accesso da parte dell'Amministrazione; vi è cioè un livello di flussi che, allo stato attuale, non è verosimilmente eliminabile. Ignorare questo aspetto, adottando scelte di complessiva pedonalizzazione sull'area di Piedicastello, comporterebbe la messa in crisi futura della viabilità in altre parti della città, già oggi gravate da livelli di traffico consistenti.



Schema della viabilità extraurbana

Non è poi da scordare l'alto numero di passaggi giornalieri di mezzi di trasporto pubblico su gomma (autobus ed autocorriere), data l'attuale posizione della stazione centrale ed il tipo di

viabilità verso la parte occidentale della Provincia. In sintesi, l'odierna mobilità di Trento impone di fatto un collegamento veicolare tra le due rotatorie.

La seconda criticità inerisce aspetti legati alla sicurezza, sia alla grande scala che alla scala puntuale. In assenza del nuovo collegamento con il Trentino occidentale, di cui al punto 4 dell'Agenda, è indispensabile preservare un percorso alternativo (per quanto critico) al viadotto Montevideo per il collegamento tra la città e la Valle dei Laghi, con connessione in tangenziale.

A livello puntuale d'area appare inoltre evidente la necessità di realizzare alcuni percorsi interni carrabili quantomeno per i mezzi pubblici, i mezzi di soccorso e di emergenza.

Inoltre il parcheggio urbano di attestamento (di cui al punto 5), il centro espositivo e polifunzionale della città (di cui al punto 12), le strutture per l'università e la ricerca (di cui al punto 13) necessitano di un innesto sulla tangenziale e di un sistema viario interno che permetta loro "di funzionare". Il disegno di una strada è anche un importante elemento di costruzione della città, una arteria di vascolarizzazione del tessuto sociale ed economico.

Sulla base di alcune elaborazioni preliminari sviluppate dall'Amministrazione nel 2017, si è valutata l'ipotesi di una strada parallela al fiume, quale prosecuzione ideale del Lungadige Marco Apuleio posto a nord: essa riproporrebbe tuttavia tutte le caratteristiche e problematiche degli esistenti viali San Severino, Lungadige Marco Apuleio o Lungadige G. Leopardi, ovvero la complessità di "scavalco" della viabilità e la cesura (sia fisica che percettiva) rispetto al fiume. Questo vale anche in considerazione delle difficoltà tecnico dimensionali alla realizzazione di un interrimento analogo a quello presente lungo via San Severino, per consentire il bypass del parco verso il fiume. In sponda destra risultano infatti strettamente vincolate le quote altimetriche di partenza e di arrivo ai due punti di estremità, costituiti dall'uscita 5 della tangenziale e dalla rotatoria di San Lorenzo, con dislivelli tali da imporre lunghe rampe di discesa e di risalita; il vantaggio conseguibile appare esiguo in relazione ai costi.

Di fatto l'impatto della strada in adiacenza al fiume è già "misurabile" all'interno dell'Area Studio, in quanto corrisponde alla situazione esistente (Lungadige San Nicolò) a seguito della dismissione della vecchia tangenziale ovest. Senza scordare che tale soluzione imporrebbe poi la realizzazione di altre vie "a pettine" per penetrare nella parte interna dei differenti comparti funzionali, con notevole consumo di suolo.

Si è dunque cercata una soluzione alternativa che permettesse di rispondere al contempo alle molteplici indicazioni raccolte, ovvero:

- liberare più possibile lo spazio di affaccio al fiume, su cui creare un ampio parco urbano;
- agevolare il rapporto di reciproco "ancoraggio" tra le due sponde del fiume, mediante ponti ciclo-pedonali;
- rendere il percorso di attraversamento di Piedicastello "meno conveniente" possibile per gli automobilisti, al fine di disincentivare il traffico privato;
- ridurre lo "spreco" di suolo legato alla viabilità veicolare.

Di qui nasce il disegno ad ansa della viabilità proposta nel Piano Guida. Tale segno non è peraltro frutto di un gesto progettuale arbitrario, ma ha ragioni che trovano un fondamento storico nella "memoria" del paleoalveo del fiume Adige, che proprio qui scorreva sinuosamente fino alla metà dell'Ottocento. Lungo tale ansa, una volta rettificato il fiume, si conservò per lungo tempo il segno fondativo, con la realizzazione della fossa di Piedicastello e di una strada podereale; la documentazione storica mostra chiaramente come l'edificazione del primo cementificio Frizzera rispettasse la morfologia di questi segni antichi.

La struttura ad ansa permette inoltre di attribuire ruoli differenti ai due segmenti della strada, intervallati da una rotatoria: un primo tratto rettilineo, connesso all'esistente Uscita 5 della tangenziale, supporterà il maggior numero di transiti, per l'accesso al parcheggio di attestamento e per le attività di supporto/servizio del Centro espositivo; il secondo tratto, di andamento planimetrico più organico (con un disegno equilibrato e proporzionato alla via Brescia, con la quale idealmente "abbraccia e racchiude" buona parte del borgo), si connoterà invece come una strada urbana di quartiere.

Lo schema di viabilità proposto permette di avere un'unica strada per il collegamento tra le rotatorie e per l'accesso alle funzioni, senza necessità di diramazioni interne. La sezione stradale è mutuata dall'intervento di riqualificazione urbana recentemente effettuato dal Comune di Trento in corrispondenza della rotatoria di San Lorenzo, ovvero la strada è immaginata composta di due corsie veicolari, fasce-filtro trattate a verde e alberate, sul lato ovest una pista ciclabile ed il marciapiede; sul lato est, che lambisce il nuovo parco urbano, si preferisce invece far correre i percorsi ciclopedonali all'interno del parco stesso. Il sedime della strada risulterà utile per distribuire tutti i nuovi sottoservizi dell'area ed eventualmente per necessità di adeguamento del tracciato della Fossa di Piedicastello (cfr. Punto 20).

7) L'ACCOGLIMENTO DI PENDOLARI, TURISTI E VISITATORI

Nel documento *“Il futuro della città si costruisce oggi. Obiettivi e percorso della variante generale al Piano Regolatore Generale”* al Capitolo 5 *“Gli obiettivi e le strategie specifiche relative alla sfida Trento Accogliente”* si specifica: *“Trento negli ultimi anni si è dimostrata in grado di sostenere una economia turistica sempre più vivace. L'integrazione tra tale funzione e le altre funzioni trainanti (formazione universitaria, ricerca, terziario di servizio e avanzato) si basa sulla presenza di fattori attrattivi incentrati sulla multifunzionalità e sulla qualità dello spazio urbano”*.

Basti pensare che l'incremento delle presenze dal 2008 al 2016 ha segnato un valore pari al +31%; i soli visitatori del Muse nel 2015 sono stati 542.000; su una popolazione universitaria che supera abbondantemente le 15.000 unità, circa 2/3 della stessa è costituita da studenti provenienti da fuori provincia (fonte dati: presentazione *“Revisione del Piano Regolatore Generale della città di Trento”* alla Commissione Consiliare d.d. 15.11.2017).

Non va inoltre trascurata, nella capacità di *“accoglimento”* di Trento, la grande massa di *“city-user”* che gravitano quotidianamente sulla città come pendolari per motivi di studio, di lavoro o di accesso ai servizi accentrati nel capoluogo.

Negli incontri effettuati è emersa con forza l'indicazione che la presenza di un parcheggio urbano di attestamento (cfr. punto 5 in Agenda) non si limiti alla realizzazione di un grande *“contenitore”* per autoveicoli, ma sia intesa come la possibilità di generare un vero e proprio luogo di accoglimento di pendolari, turisti e visitatori. Non si tratta cioè soltanto di edificare un'infrastruttura funzionale, ma anche di costruire un luogo urbano.

I visitatori, avviandosi lungo i percorsi pedonali che li condurranno o verso il borgo di Piedicastello o verso il fiume, dovranno in primo luogo imbattersi in spazi di presentazione della città, con info-point, servizi, ristorazione, possibilità di deposito/noleggio di biciclette e bici elettriche, etc..

Per questo motivo nella parte meridionale dell'area-studio si delinea una grande piazza-invaso triangolare, che funge da punto di snodo tra il parcheggio di attestamento (punto 5), il nuovo centro espositivo della città (punto 12), il parco lungofiume (punto 10) e il ponte ciclopedonale di attraversamento del fiume Adige (punto 1). In direzione opposta la piazza diventa la *“testata”* del ponte stesso, che attrae fruitori dalla città verso i nuovi servizi.

8) LA VIABILITA' INTERNA DI QUARTIERE

Il grande segno ad ansa del raccordo viabilistico tra la rotatoria di San Lorenzo e la rotatoria presso l'Uscita 5 dalla strada tangenziale ritaglia, unitamente al tracciato di via Brescia a nord, un settore di città di forma planimetrica "a campana rovesciata", all'interno del quale spicca l'edificato operaio dei primi del Novecento. Quest'ultimo si caratterizza per un sistema fondativo primario formato dagli assi cartesiani di via Verruca e via Papiria e per una direttrice secondaria, ma altrettanto importante, costituita dal tratto inclinato di via Papiria a sud; tale inclinazione instaura un chiaro rapporto morfologico con l'orientamento del borgo storico, ossia con l'orografia del luogo, data dalle pendici del Doss Trento e dal paleoalveo del fiume Adige. Il "segno", iterato nel tempo sempre più a sud a causa dell'edificazione del compendio industriale Italcementi, è visibile anche nell'odierna via Vason.

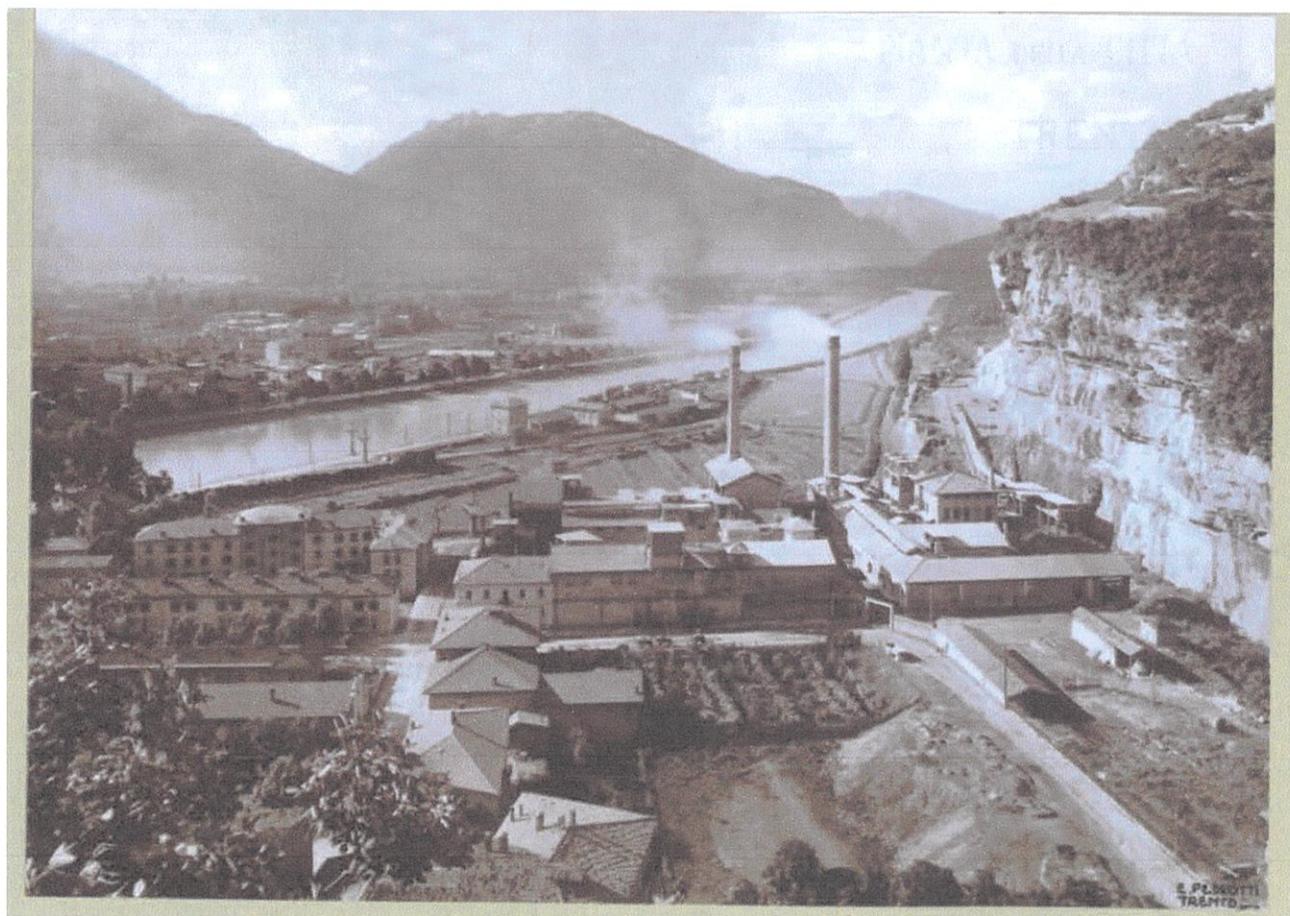


Immagine storica del cementificio Frizzera

Il tratto d'area della "campana rovesciata" compreso tra l'edificato novecentesco e la parete rocciosa del Monte Bondone risulta ad oggi sgombero, ad eccezione della monumentale presenza delle due ciminiere. Si è posto quindi nell'iter progettuale del Piano Guida il tema delle modalità di "completamento" del borgo di Piedicastello, per il quale si rimanda più diffusamente al Punto 15 dell'Agenda Programmatica.

Le differenti ipotesi di lavoro sono state sostanzialmente due: l'una basata su un'idea di insediamento più "sfrangiato" e "irregolare" che si accostasse all'esistente quasi per contrapposizione, come una sorta di "non finito"; l'altra fondata sull'idea che la forza dell'impianto novecentesco e dei segni superstiti non potesse non orientare, come una sorta di magnete, i nuovi volumi e le relazioni con l'esistente.

Anche sotto un profilo funzionale ciò permette di creare dei comparti autonomi e correttamente serviti da connessioni veicolari, ciclabili e pedonali. Nuovamente il tema della “strada” è fondamentale per far vivere il territorio, le attività, per far muovere e incontrare le persone, onde evitare che si crei un brano di periferia urbana.



Vista in asse a via Verruca

La sezione-tipo delle strade è quella caratteristica della viabilità interna di quartiere: due corsie veicolari; marciapiedi su ambo i lati; pista ciclabile su un lato. In alcuni punti specifici è possibile inserire anche elementi di slargo, fasce alberate, luoghi di incontro o posti auto in linea per la sosta breve o carico/scarico.

9) IL PARCHEGGIO DI QUARTIERE

Preme richiamare quanto già esposto al Punto 5 della presente Agenda in riferimento al parcheggio urbano di attestamento. Nel documento *“Il futuro della città si costruisce oggi. Obiettivi e percorso della variante generale al Piano Regolatore Generale”* al Capitolo 6 *“Gli obiettivi e le strategie specifiche relative alla sfida Trento Accessibile”* si afferma: *“Lo spazio pubblico è troppo spesso mortificato dalla presenza delle auto in sosta. Lo spazio pubblico non può essere banalizzato a deposito temporaneo di auto ma va riabilitato al ruolo di luogo delle relazioni della città. Vanno pertanto sostenute azioni volte alla realizzazione di parcheggi pertinenziali, modificando eventualmente alcune norme di piano”*.

Tale affermazione risulta tanto più valida e condivisibile per quanto concerne gli spazi più densamente edificati all'interno del quartiere; gli spazi vuoti, di mediazione o interstiziali tra le volumetrie del costruito dovrebbero essere preferibilmente destinati alla socialità, all'incontro, al verde pubblico e privato, ovvero a tutto ciò che concorre a formare una reale qualità del vivere. Per questo motivo le linee strategiche del Piano Guida sono improntate alla minimizzazione della presenza di veicoli in sosta a raso all'interno dei vari comparti funzionali. Gli standard urbanistici di parcheggio delle differenti funzioni dovranno essere soddisfatti preferibilmente in interrato nei comparti stessi.



Vista dell'area a sud del borgo novecentesco e di via Papiria

Si è quindi inserita nel Piano Guida la possibilità di realizzare un parcheggio pertinenziale di quartiere, accessibile da via Papiria. Il disegno ad “ansa” del raccordo viabilistico con la tangenziale della città (esposto al Punto 6) è stato infatti regolato, nel suo tratto settentrionale, in maniera tale da garantire un'ampia fascia di compensazione (di larghezza variabile tra 30 e 40 metri) rispetto all'edificato esistente.

L'area che si ritaglia tra la via di penetrazione ed il tratto inclinato di via Papiria assume la consistenza di quasi 3.700 mq. Entro tale spazio, realizzando fino a due livelli interrati, è possibile ottenere indicativamente 120 posti auto a servizio della nuova edificazione di completamento (soddisfacimento standard parcheggi); in superficie potrebbero essere conservati, lungo la carreggiata, circa 30 posti auto per la sosta regolamentata a disco orario e per il resto una sistemazione a verde attrezzato alla scala del quartiere (parco giochi, area cani solo per fare alcuni esempi di possibili utilizzi).

L'attuazione del presente punto programmatico è strettamente correlata all'intervento di modifica e adeguamento del tracciato della Fossa di Piedicastello, di cui si tratta più diffusamente al Punto 20.

10) LA RETE CICLO-PEDONALE INTERNA

Nel documento *“Il futuro della città si costruisce oggi. Obiettivi e percorso della variante generale al Piano Regolatore Generale”* al Capitolo 6 *“Gli obiettivi e le strategie specifiche relative alla sfida Trento Accessibile”* si dichiara: *“La ciclabilità cittadina è elemento essenziale per una fruizione della città non impattante, non invasiva dello spazio pubblico, non inquinante sia in termini di qualità dell'aria, sia in termini di rumore. La ciclabilità favorisce la mobilità e l'autonomia delle fasce più giovani della popolazione ma è fondamentale anche nell'ottica dell'attrattività turistica della città e del territorio, assicurando una adeguata connessione alla rete dei percorsi cicloturistici”*.

Quest'ultima annotazione appare di fondamentale importanza; se per lungo tempo l'introduzione in ambito urbano dei percorsi dedicati ai ciclisti è apparsa funzionale a produrre le condizioni per la riduzione degli spostamenti con auto privata in seno alla città, oggi la diffusione capillare di tali percorsi e la loro adeguata connessione alle direttrici extraurbane risulta di fondamentale importanza per l'attrattività turistica dei luoghi.

In un recente articolo del Touring Club Italiano (*“Come va il cicloturismo in Italia? Ecco numeri e tendenze”* d.d. 01.04.2019) si riporta: *“La bicicletta è uno straordinario strumento di coesione sociale e di nuova percezione della realtà, rivitalizza i territori, risveglia il commercio, rilancia la cultura [...] I contenuti dello studio sono stati diffusi in occasione del Bike summit 2019, tenutasi lo scorso 26 marzo a Roma, presso la sala Longhi di UnionCamere, a Roma [...] I dati estratti da Isnart, in un paese ancora immaturo sia per ciò che riguarda la ciclabilità quotidiana, sia per ciò che riguarda il cicloturismo, sono notevoli. Le presenze cicloturistiche rilevate nel 2018 ammontano a 77,6 milioni, pari all'8,4% dell'intero movimento turistico in Italia. Si tratta cioè di oltre 6 milioni di persone che hanno trascorso una o più notti di vacanza utilizzando la bicicletta. Le presenze dei cicloturisti, nel più vasto orizzonte della vacanza attiva, sono aumentate del 41% nel quinquennio 2013-2018”*.

Le indicazioni del Piano Guida si orientano alla strutturazione di una rete ciclo-pedonale interna “multilivello”, in grado di fornire corretta risposta sia ai bisogni locali quotidiani, sia alle più generali sfide del cicloturismo. In tal senso risultano fondamentali le complementarità fra quanto qui descritto ed i Punti 01 (ponte ciclo-pedonale su via Verdi e via San Severino), 03 (collegamento con “Trento alta” e il Monte Bondone) e 05 (il parcheggio urbano di attestamento). E' indispensabile che chi si servirà del grande parcheggio urbano possa trovare un punto di scambio modale ed adeguati percorsi ciclo-pedonali che lo conducano sia verso il borgo storico e le nuove strutture di Piedicastello, sia verso gli altri ambiti della città. Analogamente dovrà essere reso semplice e gradevole il raggiungimento della nuova funivia che connette il fondovalle all'Alpe di Trento. E' altresì necessario ancorare, mediante il nuovo ponte, questi tasselli di sviluppo cittadino all'asta ciclabile nord-sud già esistente in fianco all'Adigetto e al fiume Adige (sponda sinistra), lungo cui transitano i cicloturisti di tutta Europa. Come riportato in un recente articolo de Il Dolomiti *“Il Servizio per il sostegno occupazionale e la valorizzazione ambientale gestisce 11 percorsi ciclopedonali di interesse provinciale con uno sviluppo complessivo di circa 430 km. Nei 14 contabici, distribuiti sulle varie piste, nel corso dell'anno 2018 sono stati registrati complessivamente quasi 2.200.000 passaggi. La stazione di Lavis ha misurato nello stesso periodo quasi 130.000 passaggi”*.

Infine la rete dovrà opportunamente collegare le due sponde del fiume con il nuovo parco urbano, il centro espositivo della città, il borgo esistente, i nuovi volumi residenziali e le strutture destinate ad accogliere università e ricerca (cfr. Punti 11÷15). Appare ovvia la necessità di determinare cortocircuiti virtuosi con l'asse universitario di via Verdi, con il Muse e con il quartiere delle Albe.

11) IL PARCO URBANO: IL VERDE E I SUOI SIGNIFICATI

Nella presentazione *“Revisione del Piano Regolatore Generale della città di Trento”* alla Commissione Consiliare d.d. 15.11.2017 una delle sfide strategiche per il capoluogo è titolata *“Eco Trento”*. In essa si indica: *“Trento deve caratterizzarsi sempre più come città sostenibile, fondata su un sistema ecologico vitale, su una rete di aree verdi che si estendono dal centro alle aree esterne, sulla vitalità delle aree agricole, degli orti urbani, delle aree naturali e semi-naturali. Deve mirare alla transizione energetica, al buon uso delle risorse naturali, a sostenere la chiusura dei cicli delle risorse, alla mitigazione e all’adattamento ai cambiamenti climatici”*. Una delle conseguenti linee di azione, indicata come *“Tutela e valorizzazione del territorio aperto”*, propone come temi: le infrastrutture verdi e blu; la salvaguardia e valorizzazione delle aree di frangia urbana; gli orti in ambiente urbano; la riclassificazione delle aree agricole.

Sulla base di questa premessa bene si comprende l’indicazione, data dall’Amministrazione comunale per l’Area Studio di Piedicastello, intesa a destinare a verde una significativa parte della superficie complessiva.

Successivamente la richiesta si è specificata, attraverso l’incontro con il Gruppo di lavoro sul P.R.G., nella volontà di ricavare anche in sponda destra dell’Adige un grande parco, complementare e connesso a quello recentemente realizzato alle Albere (quest’ultimo di superficie indicativa pari a 4 ettari). Non quindi un verde *“diffuso”* o connettivo o alla piccola scala del quartiere, bensì un ampio bacino, un polmone naturale direttamente affacciato sul fiume.

Il confronto con i vari stakeholders istituzionali è partito da una lettura di che cosa sia attualmente il lungofiume destro all’altezza dell’abitato di Piedicastello e di quale sia l’immagine che esso trasmette. Sicuramente non si può parlare di un territorio vergine o con caratteri di naturalità, bensì di un territorio ampiamente costruito, trasformato e infrastrutturato. Al di là del sedime superstite della vecchia tangenziale, destinato alla demolizione in base alle scelte del Piano Guida esposte al Punto 6, vi sono forti elementi di criticità posti anche al di fuori dell’area di intervento; basti pensare alla strozzatura dello spazio in sponda appena a sud dell’Uscita 5 dalla tangenziale, alla centrale di cogenerazione delle Albere o al Centro integrato di Dolomiti Ambiente più a sud.

Ci si è chiesti che tipo di rapporto sia possibile instaurare con il fiume, al di là degli aspetti visivi o paesaggistici. Percettivamente l’Adige a Trento è un fiume che attrae o che respinge? Le caratteristiche di alveo (basti pensare ai muri con valenza idraulica edificati lungo le sponde; alla conformazione degli argini, etc.), la portata e la velocità della corrente fanno sì che il rapporto con l’acqua sia sempre indiretto e che l’idea di un parco *“fluviale”* risulti più teorica che sostanziale.

Appare quindi più corretto parlare di un parco *“urbano”* che intrattenga relazioni con il paesaggio circostante; non solo con l’acqua, ma anche con le pareti rocciose che fanno da quinta scenografica. D’altro canto il più immediato rapporto *“al suolo”* con il fiume si avrà attraversando il ponte ciclopedonale, mentre la migliore percezione di insieme si mostrerà salendo in quota. Il pregio dei territori di montagna è proprio questo: offrire con brevi spostamenti la tridimensionalità dello spazio secondo differenti punti di vista.

Non bisogna infine scordare che l’ambito-verde di grande scala per la città non va *“costruito”* ex novo, in quanto già esiste ed è costituito dal Doss Trento (cfr. Punto 19), di cui si dovrà necessariamente rendere più agevole e comune la fruizione.

Si richiama poi una nota del comitato di Piedicastello d.d. 07.08.2018, che evidenzia nel grande parco urbano sicuramente un’opportunità, ma anche possibili criticità di gestione e di sicurezza, con il suggerimento per la futura fase attuativa delle previsioni del Piano Guida: *“il parco sia pensato [...] coinvolgendo, per esempio, le associazioni e le società sportive, per progettare un uso continuo del parco, funzionale alla vita del quartiere di Piedicastello. Attrezzature sportive, magari*

connesse a un'attività di climbing sulla parete rocciosa, orti comunitari, percorsi attrezzati, potrebbero essere alcune ipotesi per la valorizzazione dello spazio”.



Il sistema del verde urbano e l'Area Studio

Si condivide l'opinione che non sia sufficiente destinare un certo contingente “a verde”, in risposta ad uno spirito ecologista, ma si debbano anche creare delle polarità che stimolino il percorso e impediscano che il parco diventi un territorio di “marginalità”. Per questo il Piano Guida suggerisce di correlare strettamente il parco alla stazione di valle della funivia per il Monte Bondone (Punto 3) e al nuovo polo espositivo della città (Punto 12); esso potrà avere inoltre una connotazione “sportiva”, affiancata a settori per la didattica e la piccola produzione (come gli orti urbani). Il tutto andrà disegnato, attrezzato e gestito con il coinvolgimento della comunità del territorio.

Rimane infine il convincimento che il tema del verde non si debba esaurire in un ampio *hortus conclusus*, ma siano necessarie differenti valenze e significati in relazione alla posizione all'interno dell'area: un verde più strutturato e attrezzato per la pratica sportiva sul lungofiume; un verde seminaturale-produttivo in relazione al borgo; un verde come “parco-giardino” connesso al polo espositivo; un verde “cuscinetto” di quartiere per creare elementi di mediazione con la residenzialità; un verde naturale o “selvaggio” ai piedi della parete rocciosa.

Il Piano Guida stabilisce che almeno il 60% della superficie del cosiddetto Comparto A sia destinata alla costituzione del parco urbano e della fascia verde lungofiume, per un totale di minimo di 22.656 mq. A ciò si sommano le superfici a verde del bosco in fascia di penalt  presso la parete rocciosa (indicativamente 7.800 mq), il verde di quartiere nell'ambito intercompartimentale 2 (circa 2.400 mq), nonch  il verde che verr  realizzato come pertinenza degli edifici.

12) IL CENTRO ESPOSITIVO POLIFUNZIONALE DELLA CITTA'

L'Amministrazione comunale, nell'individuazione delle destinazioni funzionali relative all'area Destra Adige – Pedicastello, ha da subito posto la richiesta di inserimento del nuovo Centro espositivo polifunzionale della città. Esso si configura come una struttura di rilevanza urbana ed extraurbana, un importante elemento attrattore destinato ad accogliere fiere, esposizioni, convegni, concerti, mostre ed eventi. Un centro polivalente e multifunzionale, attivo tutto l'anno, ubicato a breve distanza dal centro cittadino.

L'Agenda Programmatica accoglie tale indicazione, ritenendo che in essa sia racchiusa quella opportunità di formazione di una forte polarità urbana in Destra Adige, una scintilla in grado di attivare nuove potenzialità e relazioni.

Si sono tenute in debita considerazione anche le possibili criticità connesse a tale tipologia di struttura. Il posizionamento è stato studiato (ricependo in particolare le istanze del Comitato di Pedicastello) per mitigare le interferenze rispetto alla dimensione più residenziale del borgo storico; a tal proposito il parco urbano (cfr. Punto 11) risulta essere un efficace elemento di mediazione, nonché uno spazio verde aperto in grado di entrare in stretta relazione funzionale con gli utilizzi del centro espositivo.

Il Piano Guida ottimizza le differenti modalità di accessibilità alla struttura ponendola nel settore più meridionale dell'Area Studio, ovvero in diretta relazione con l'Uscita 5 della tangenziale, con il parcheggio urbano di attestamento e con il ponte ciclo-pedonale di via Verdi. La nuova rete di percorsi pedonali e ciclabili collega il centro espositivo sia al borgo di Pedicastello, sia alla più ampia rete in sinistra Adige.

Elemento di baricentro tra il nuovo polo multifunzionale, il ponte ciclo-pedonale ed il sistema di accesso alla città e dalla città è costituito da una grande piazza (circa 2.800 mq) affacciata direttamente sul fiume.

Affinché l'impianto rientri nel sistema di equilibrio, misura e densità urbana, è importante che la struttura risulti articolata in ambiti con dimensioni diverse:

- un ampio spazio polifunzionale per fiere, concerti, esposizione di oggetti/prodotti di grandi dimensioni, spazio apribile sul parco e sulla piazza per un rapporto diretto interno/esterno;
- un settore dedicato a mostre temporanee, start up, eventi più di "nicchia", gestibile anche autonomamente;
- ambiti di carico-scarico e magazzini;
- uffici;
- spazio-vetrina sulla piazza, quale luogo espositivo di lungo termine e di promozione turistica.

Il Piano Guida inserisce il nuovo centro espositivo nel comparto edificatorio A (insieme al parco urbano), con indici che consentono la realizzazione di una superficie utile netta pari a 11.328 mq.

13) IL CIBIO: UNIVERSITA' E RICERCA

Nella parte meridionale dell'Area Studio ed in stretta relazione con il ponte ciclo-pedonale (Cfr. Punti 01 e 12) viene ubicata una struttura che crea una forte polarità di carattere urbano. Il nuovo centro espositivo della città deve però essere bilanciato da un "contrappeso" che generi un elemento attrattore altrettanto forte (in senso relazionale, sociale e funzionale) anche nel settore nord del compendio, per realizzare quella pluralità di funzioni che arricchisce il carattere urbano composito della città. E' apparsa quindi pertinente la proposta, discussa con Patrimonio del Trentino SpA ed Università degli Studi di Trento, di consentire l'insediamento funzionale anche di attrezzature universitarie e per la ricerca.

Il baricentro ideale di queste due importanti funzioni urbane è dato dal grande parco (Cfr. Punto 11). L'impianto morfologico degli Elementi invariati, che accompagna il Piano Guida, mostra chiaramente come vi siano forti corrispondenze (assi, allineamenti, tragguardature) che creano un disegno generale unitario.

Candidato ideale a livello funzionale risulterebbe il CIBio (Center for integrative biology), per la potenziale compresenza di ricerca, attività di laboratorio e start-up, con un'ottica quindi alla capacità di attrarre e stimolare impresa. Come riportato in un'intervista del quotidiano L'Adige (15.06.2018) al direttore Alessandro Quattrone "Già molte aziende del biotech hanno chiesto di trasferirsi vicino al centro [...] Le aziende hanno bisogno di utilizzare le nostre apparecchiature, di portare campioni e di confrontarsi. Quindi ci deve essere vicinanza".



Vista delle ciminiere e dei bastioni di roccia

Appare inoltre molto interessante la complementarità che si instaura con la previsione di realizzazione di uno studentato nella zona nord-ovest dell'Area Studio (Cfr. Punto 14). Importante è

poi la ricaduta sulla vita sociale ed economica del borgo, in conseguenza della numerosa presenza di professori, ricercatori, studenti, imprese. L'inserimento del CIBio o di una struttura analoga in prossimità degli edifici a carattere prevalentemente residenziale appare compatibile per le caratteristiche e gli orari delle attività svolte. Il posizionamento nella fascia più ad ovest ai piedi della parete rocciosa, straordinario "fondale" per il futuro sviluppo architettonico dell'opera, costituisce motivo di valorizzazione e di integrazione simbolica delle due ciminiere, di cui si specifica più diffusamente al Punto 16 dell'Agenda. Tali manufatti, simbolo di un'epoca industriale ormai scomparsa, assurgono a nuove icone per un moderno centro di ricerca, in cui nascono le forme di impresa del futuro.

Le destinazioni funzionali ammesse dal Piano Guida nel cosiddetto Comparto B non sono eccessivamente vincolanti sulla specifica tipologia di struttura (es. CIBio), ma consentono in alternativa di accogliere altre funzioni di tipo prevalentemente pubblico, a carattere istituzionale, per la ricerca, la didattica e il rapporto con il mondo delle imprese.

La consistenza dimensionale conseguibile con gli indici edificatori previsti consente l'insediamento di un complesso articolato, con volumi a quattro livelli ed elementi emergenti fino a sei livelli, per superfici utili indicativamente pari a 12.000 mq, entro cui sia possibile realizzare uffici, laboratori, aule per la didattica, ambiti di presentazione e di incontro con il mondo delle imprese, spazi di servizio.

La planimetria programmatica inserisce tale complesso all'interno di un'area pedonalizzata con accessi veicolari limitati. Lo standard parcheggi sarà soddisfatto con strutture interrato oppure attingendo all'ambito intercompartimentale del parcheggio di quartiere (Punto 09).

I circuiti della rete ciclo-pedonale consentono la connessione con l'intera città.

14) LO STUDENTATO

Il comitato degli abitanti di Piedicastello ha evidenziato la necessità di adottare previsioni urbanistiche che consentano una “rivitalizzazione” del tessuto sociale del quartiere. Accanto all’indicazione di un contingente residenziale (Cfr. Punto 15 dell’Agenda), si è quindi scelto di destinare parte dell’edificazione alla realizzazione di uno studentato universitario, che contribuisca a portare in zona un target giovane di nuovi insediati. E’ evidente la complementarità di tale scelta con quanto indicato al Punto 13 e relativo alla struttura universitaria e per la ricerca.

Peraltro Patrimonio del Trentino SpA, proprietaria dell’area, in accordo con l’Università degli Studi di Trento, si era già mossa in tal senso nell’aprile 2017, commissionando l’elaborazione di un progetto, redatto al livello definitivo ai sensi del D.P.R. 05 ottobre 2010 n. 207, relativo alla “realizzazione di una residenza per studenti universitari da realizzarsi sulle pp.ed. 7016, 6915, 4968, 2744 e 6618 C.C. Trento e sulla p.f. 2459/3 C.C. Trento”.



Rendering del progetto dello studentato

Il progetto prevede la realizzazione di tre volumi, articolati su cinque livelli ciascuno, per una consistenza complessiva fino a 5.400 mq di superficie utile netta.

In un raggio di circa 1.200 metri dallo studentato sono presenti le principali strutture universitarie del centro, la stazione dei treni e delle autocorriere, la fermata dei FlixBus, il Centro Linguistico Universitario, la BUC, l’ex CTE futura nuova mensa universitaria.

Il comparto della studentato sarà raggiungibile veicularmente sia dal prolungamento di via Verruca, sia dalla nuova strada di collegamento su via Brescia; la planimetria programmatica auspica tuttavia l’inserimento dello studentato all’interno di un’area pedonalizzata, con accessi ai veicoli limitati. Il

Piano Guida dà infatti preminenza alla rete di connessioni ciclo-pedonali che dallo studentato si diramano connettendolo ai servizi di quartiere, ai servizi di carattere urbano e all'intera città.



Le relazioni dello studentato con le strutture universitarie

Il progetto definitivo citato è stato elaborato ed impiegato per la richiesta di finanziamento statale, come previsto dal D.M. n. 937 del 29.11.2016 – banco MIUR. In data 29.03.2019 è stato pubblicato su Gazzetta Ufficiale (GU n. 75) il decreto 12 dicembre 2018 “Secondo piano degli interventi di tipologia a1, B e C per alloggi e residenze per studenti universitari”, da cui si evince che il progetto presentato dall'Università degli Studi di Trento è ammesso al cofinanziamento con riserva (Cfr. graduatoria di cui all'Allegato A).

Su indicazione di Patrimonio del Trentino SpA, il Piano Guida recepisce quanto già progettato per lo studentato come una sorta di “stato di fatto”.

15) LA RESIDENZA E I PICCOLI ESERCIZI COMMERCIALI

L'Amministrazione Comunale ha dato chiara indicazione sulla necessità di prevedere all'interno dell'Area Studio un adeguato contingente edificatorio destinato alla residenzialità. Analoga richiesta è giunta dal Comitato degli abitanti di Piedicastello. D'altra parte già il P.R.G. vigente prevede che, all'interno dell'ambito C5, almeno il 30% della superficie utile abbia tale destinazione.

Tali indicazioni appaiono logiche e condivisibili nell'ottica sia di una "rivitalizzazione" del borgo storico, sia del mix funzionale indispensabile per costruire la vivacità e la varietà del tessuto urbano. L'insediamento sull'area di nuove attività, di servizi urbani e di istituzioni (Cfr. Punti 11-12-13) comporterà anche la richiesta di nuove abitazioni. A sua volta ciò potrà stimolare la domanda di servizi locali alla residenza, oggi carenti (uffici, negozi, ambulatori, laboratori artigiani, ecc.). Aumentare gli abitanti, con gradualità, vorrebbe dire porre le condizioni per il "ritorno" di una serie di funzioni e servizi che nel tempo se ne sono andati dall'area, oltre che mantenere vitale e unita una comunità.

Appare interessante, come emerso agli incontri del Tavolo di lavoro, mantenere aperta la possibilità di utilizzo di parte dei nuovi edifici con formule di co-housing, social-housing o per il recupero di servizi sociali attualmente presenti sull'area, in fabbricati di cui è prevista la demolizione.



Vista in asse a via Verruca nel quartiere novecentesco

Il Piano Guida destina alle funzioni di tipo residenziale o affine parte del contingente edificatorio del Comparto B, in una sorta di ideale completamento del borgo novecentesco. A livello volumetrico è prevista una ragionevole densificazione, incardinata sugli assi fondativi della

morfologia del luogo: il sistema cartesiano di via Papiria e via Verruca, il cono visuale sulle ciminiere e sul fondale roccioso.

Tipologicamente su alcune direttrici e su alcuni fronti è auspicabile l'introduzione di soluzioni architettoniche a portico, per accogliere le attività aperte al pubblico e facilitare il rapporto con la città. Non vi è invece nessuna previsione di superfici per la Grande Distribuzione Organizzata.

16) LE CIMINIERE: ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE E MESSA IN SICUREZZA DEL VERSANTE ROCCIOSO

“Il mondo è davvero pieno di cose inutili e posti dimenticati. Noi ne bramiamo incessantemente di nuovi, e così raramente prendiamo nota di quelli che stanno scomparendo. Eppure l'obsolescenza, lontano dall'essere un termine negativo, è il segno di ogni artificio e di ogni costruzione. Semplicemente comporta che il tempo passa, che le cose cambiano e che noi cerchiamo altri modi per relazionarci alle molteplici realtà che ci stanno attorno” (Kurt W. Foster, La luce alla fine...)

Un tema apparso fin da subito delicato è risultato essere quello legato alle ciminiere del vecchio stabilimento produttivo Italcementi.



Vista delle ciminiere

La scheda del Piano Regolatore Generale, allegato 4.1 delle N.T.A. che norma il grande ambito C5 dell'Area ex Italcementi, riporta con la campitura e la dicitura "manufatti da conservare" la traccia del sedime delle due ciminiere e della grande "basilica" produttiva del cementificio, comunemente denominata "il sigaro". Tuttavia quest'ultimo è stata oggetto di una demolizione deliberata dal Consiglio Comunale a fine 2011 e completata esecutivamente nel 2013, per ragioni legate alla sicurezza e salubrità dell'area, divenuta nel tempo luogo di marginalità sociale. Da allora sul fondo roccioso rimangono a stagliarsi soltanto le due canne verticali, di altezza pari a circa 60 metri e di diametro variabile da un massimo di 5,80 metri alla base ad un minimo di 3,80 metri in sommità.

Una verifica effettuata presso la Soprintendenza per i Beni architettonici rivela l'assenza di un vincolo di interesse per la tutela dei manufatti.

La sopravvivenza ed il destino delle due canne ha quindi determinato una spaccatura nell'opinione pubblica e nel dibattito politico, tra istanze di conservazione per motivi culturali e propensione alla demolizione per motivi sostanzialmente economici. Divisione che ha assunto connotazioni quasi ideologiche a seguito della lunga crisi economica e della drastica riduzione delle risorse pubbliche disponibili.

A seguito della perdita totale della memoria della storia produttiva nel grande comparto ex Michelin in sinistra Adige, molti hanno difeso con forza il bisogno di preservare almeno in destra orografica quest'ultimo simbolo di una storia sociale ed economica pressoché scomparsa. Altri hanno opposto la necessità di "saper rinunciare", per destinare le risorse verso altri interventi ritenuti più indispensabili.

Citando ancora Kurt W. Foster possiamo chiederci: "Ciò che più non è, potrebbe avere ancora un'influenza sulla nostra immaginazione e stimolare il desiderio di convertire a nuovo uso posti derelitti. Come potremmo risvegliare questi posti perduti e scuoterli dal loro sonno?".

Il tema di cosa significhi realmente intervenire sulle ciminiere è stato affrontato da Patrimonio del Trentino SpA, proprietaria dell'area, attraverso uno studio preliminare commissionato all'ing. Franco Decaminada e presentato in Commissione Urbanistica del Comune di Trento in data 29.11.2017. La ricerca, con verifiche di vulnerabilità statica e sismica, considera i due scenari antitetici della demolizione e della conservazione dei manufatti, valutandone i costi. In estrema sintesi si giunge a stimare un quadro economico generale lordo (comprensivo cioè di tutte le spese di progettazione e realizzazione, degli oneri fiscali, etc., e senza ribassi d'asta per i lavori) che varia da un costo minimo per canna pari a Euro 174.599,77 nell'ipotesi di demolizione con esplosivo, ad un costo massimo per canna pari a Euro 525.089,70 nell'ipotesi di consolidamento senza demolizione. Nelle conclusioni della Relazione dall'ing. Decaminada si evidenzia come da quarant'anni le ciminiere siano esposte agli agenti atmosferici, in assenza di una qualsiasi protezione o attività manutentiva; come la superficie esterna delle ciminiere, realizzata in calcestruzzo, presenti diffusi sintomi di degrado, con fessurazioni ad andamento prevalentemente verticale e sub-verticale; come si rilevi la presenza di numerosi interventi di cucitura di vecchie fessurazioni; come le verifiche sulla profondità di carbonatazione della superficie del calcestruzzo abbiano palesato la presenza di un degrado corticale generalizzato e profondo, tale da interessare gran parte della camicia esterna; come l'alternanza di gelo, acqua, temperature molto variabili, lo smog, abbiano portato al decadimento delle proprietà meccaniche dei materiali che, ovviamente, nel perdurare dell'assenza di interventi, non potranno che peggiorare.

Un ragionamento sul piano meramente economico sembra perentorio nelle conclusioni. Non è tuttavia da sottovalutare né il potere iconico e di memoria, né il valore intrinseco del tema dell'archeologia industriale. Le due canne sono inoltre, innegabilmente, un punto di riferimento urbano alla scala del paesaggio, una sorta di landmark che identifica la porta di accesso alla zona centrale di Trento e instaura relazioni ideali con le torri che si elevano al di sopra del centro storico

(Aquila, Civica, Mirana, della Tromba, etc.). In tal senso le due ciminiere hanno il potenziale per costituire anche un nuovo brand per le attività che andranno ad insediarsi nell'area di progetto.

La costruzione del Piano Guida ha quindi vagliato tre scenari alternativi:

- la valorizzazione delle ciminiere, opportunamente consolidate, all'interno del nuovo impianto urbano;
- il semplice mantenimento dello *status quo* dei manufatti, con creazione di un'area penalizzata di raggio 60 metri (fascia di sicurezza non agibile);
- la rimozione delle ciminiere con densificazione dell'utilizzo anche dei terreni marginali.

La seconda ipotesi appare sicuramente la più penalizzante e scarsamente giustificabile. Quanto alla demolizione delle canne intese come elemento di "criticità", si richiama comunque la necessità di ampliare il ragionamento: vi è anche una questione di messa in sicurezza del versante roccioso e dell'area sottostante. Come esplicitato dalla Carta di sintesi della pericolosità (stralcio Comune di Trento, D.G.P. n. 1630 d.d. 07.09.2018) in corrispondenza della parete rocciosa vi è un pericolo P4, mentre alla base, in un settore che comprende anche le ciminiere, un pericolo P3. Di fatto vi è comunque una fascia marginale dell'area (ampia però complessivamente circa 14.000 mq) che, in assenza di complessi ed onerosi interventi in parete, non risulta utilizzabile per le trasformazioni insediative. Tale fascia corrisponde peraltro a quella con le peggiori caratteristiche di esposizione, soleggiamento e orientamento. Si è vagliata anche l'ipotesi della demolizione e sostituzione con un segno artistico, una sorta di installazione della memoria; l'idea, discussa nel Gruppo di lavoro sul P.R.G., è apparsa ai più debole e pretestuosa. Sul piano economico inoltre andrebbero comunque sommati ai costi di demolizione e smaltimento anche i costi di realizzazione del nuovo progetto.

Coerentemente con il P.R.G. vigente il presente Piano Guida considera le ciminiere esistenti all'interno del Comparto B quali manufatti da valorizzare. E' stato altresì specificato come le ciminiere necessitino di rilevanti interventi di consolidamento strutturale, pena l'inutilizzabilità a scopo edificatorio di un settore circolare, circostante a ciascuna canna, avente raggio pari all'altezza della stessa (60 metri). La suddivisione del Piano Guida in comparti edificatori, che possono procedere autonomamente mediante piani di attuazione anche distinti, svincola il cronoprogramma della riqualificazione complessiva dell'area dalla tempistica di intervento sulle ciminiere, che ineriscono il solo Comparto B. A sua volta il piano di lottizzazione del Comparto B, che può essere ragionevolmente articolato in due settori (quello a carattere prevalentemente privato verso via Papiria e quello a carattere prevalentemente pubblico verso le ciminiere) potrà modulare in parte le fasi di intervento indipendentemente dall'esecuzione delle opere di messa in sicurezza delle ciminiere e della parete rocciosa. Pertanto anche eventuali ritardi nel processo decisionale relativo alla conservazione dei manufatti industriali o nello stanziamento delle risorse economiche necessarie andrebbero a coinvolgere (penalizzandolo) un limitato settore dell'area, senza vanificare l'azione complessiva di riqualificazione urbana del Piano.

17) LA PIAZZA STORICA E LA CHIESA DI S. APOLLINARE

Il borgo storico di Piedicastello ha gli incredibili caratteri di un luogo che racchiude eventi eccezionali, quasi sorprendenti; tra questi vanno sicuramente annoverati la piazza storica, la chiesa di S. Apollinare, le Gallerie (infrastruttura stradale convertita a spazio espositivo), il Doss Trento.



Trento – ponte di S. Lorenzo 1864, Archivio Fotografico Storico Soprintendenza per i Beni Storico-artistici della P.A.T.

L'Agenda Programmatica non può quindi prescindere, nell'intervento di riqualificazione previsto sull'Area Studio posta poco più a sud, dal ricercare relazioni urbane ed elementi di valorizzazione delle pre-esistenze. L'insediamento di nuove funzioni di carattere urbano, la presenza del ponte ciclo-pedonale su via Verdi, il grande parcheggio di "accesso" alla città, l'invaso sul fiume per l'accoglimento di turisti e visitatori mirano a favorire la vitalità dell'area in destra Adige, nonché a stimolare il potenziale attrattivo di Piedicastello come "parte di città".

Le nuove infrastrutture sono tenute a misurata distanza dal borgo storico, attraverso la mediazione data dal parco urbano, il quale – liberando il lungofiume dai gravami della viabilità – favorisce nuove prospettive, nuove vedute e un nuovo modo di avvicinamento a Piedicastello.

La chiesa di S. Apollinare è stata oggetto di interventi di approfondita ricerca e di restauro iniziati nel 2006 e proseguiti fino al 2011, con un'indagine archeologica minuziosa sia all'interno che all'esterno dell'edificio. Analogamente è stata recentemente rinnovata la piazza, nell'ambito di più generali lavori di riordino urbano a seguito della demolizione delle vecchie infrastrutture stradali.

Tale spazio si configura oggi come tassello di un grande mosaico che fa di Piedicastello un brano di città ricco di "avvenimenti" urbani singolari e diversificati.

18) LE GALLERIE E IL CIRCUITO MUSEALE DELLA CITTA'

“La questione fondamentale posta dai tunnel alle civiltà nel corso dei secoli è sempre stata quella della direzionalità. Il corridoio porta da qualche parte? E se sì, dove? Più a fondo, nel regno dei morti e dei sepolti, o verso il mondo dei viventi? L’esperienza dell’oltretomba restringerà o amplierà gli orizzonti del viaggiatore? Bloccherà il suo sguardo sul passato o ne animerà il futuro?”.

Le gallerie di Piedicastello furono aperte al traffico nel 1974. Durante il loro esercizio si stima un numero giornaliero di veicoli in transito pari a 30.000; 8.000.000 di veicoli in un anno. Furono chiuse al traffico il giorno 11 novembre 2007. Immediatamente la Fondazione Museo Storico del Trentino attuò una conversione dei tunnel in spazio espositivo dedicato a tematiche storiche, spazio che venne inaugurato il 19 agosto 2008.

In occasione della XII Mostra Internazionale di Architettura di Venezia venne pubblicato un volume intitolato “Le Gallerie di Piedicastello. Tunnel REvision”. Nella premessa il Direttore della Fondazione, dott. Ferrandi, scriveva *“Le Gallerie sono davvero due tunnel stradali riconvertiti in spazio espositivo dedicato alla storia. Vennero costruiti all’inizio degli anni Settanta per permettere l’attraversamento veloce di Trento (...) nell’ambito della realizzazione della tangenziale. Si scelse di passare sotto il Doss Trento, ma con quell’opzione si divisero l’antico sobborgo di Piedicastello, separando la piazza dall’antica chiesa di Sant’Apollinare [...] E’ quindi evidente la complessità del contesto urbanistico. Piedicastello è collocato alla destra del fiume Adige a poche centinaia di metri dal centro cittadino ed è un quartiere interessato ad un grande progetto di riqualificazione. Nello stesso tempo le Gallerie, occupandosi di storia, dialogano con il quartiere e con il suo passato, e si rapportano alla monumentalizzazione della storia”.*



Vista aerea del borgo storico di Piedicastello – © Google Earth

Il team chiamato alla conversione impostò fin dall’inizio il lavoro su tre strategie di progettazione:

- differenziare le gallerie a livello di aspetto e di funzionalità;
- rafforzare le proprietà fisiche del sito, invece di celarle o alterarle;
- lavorare in modo graduale dal ri-sviluppo delle gallerie stesse verso il loro reinserimento nel tessuto della città.

In merito a quest'ultimo punto Jeffrey T. Schnapp annotava: *“Vista l'ampiezza del sito e la necessità di bonificarlo dopo vent'anni d'esclusivo utilizzo da parte dei veicoli per adattarlo alle norme di sicurezza attuali, non è difficile capire come il tempo scarseggiasse durante l'estate del 2008. Gli sforzi iniziali del team si concentrarono quindi sullo sviluppo dell'interno delle gallerie. Ciò nonostante il loro esterno ha sempre fatto parte integrante del progetto complessivo, sia nel senso di rimodellare gli spazi d'ingresso e uscita a sud e nord, sia per la volontà di forgiare legami simbolici con il territorio. Nel corso del primo anno esaminammo varie ipotesi per la creazione di spazi per riunioni all'aperto e parchi; nel secondo anno queste ipotesi si sono evolute in piano che prevede la creazione di due giardini didattici piantati e ritagliati direttamente nell'asfalto. Un giardino meridionale, situato all'ingresso delle gallerie di fronte alla città, dovrebbe ospitare piante tipiche del confine veronese/trentino. Un giardino settentrionale, situato lungo il bordo della superstrada che serve da attuale accesso alla città, dovrebbe assumere la forma di un giardino alpino con un paesaggio dolomitico stilizzato a rappresentare l'entroterra settentrionale. L'obiettivo? Istruire la popolazione sulla flora trentina e, allo stesso tempo, trasfigurare le gallerie in simbolo di una regione che funge da ponte tra l'Italia e il Nord”.*

Queste previsioni non hanno trovato tuttavia successiva attuazione. Di ciò quindi cosa è rimasto? A distanza di dieci anni potremmo chiederci: il corridoio porta da qualche parte? Se sì, dove? L'esperienza di attraversamento animerà il futuro?

Oggi la tangenziale non impone più la violenta cesura di un tempo all'interno del borgo. La recente sistemazione degli spazi esterni, eseguita dal Comune, ha iniziato a ricucire i singoli tasselli a lungo lacerati. Appare quindi ancora oggi una sfida in corso quella di connettere le Gallerie agli itinerari urbani e, in senso funzionale, al circuito museale della città. Questa sorta di “bonifica urbana” attuata dal Piano Guida sull'Area Studio offre le possibilità ed i margini di manovra per rilanciare anche questo impegno.

19) IL DOSS TRENTO: PARCO ARCHEOLOGICO - ACROPOLI ALPINA

E' impossibile trattare il tema della riqualificazione urbana di Piedicastello senza affrontare anche il rapporto tra l'area di fondovalle e la formazione orografica che la racchiude e le fa da sfondo sul lato settentrionale: il Doss Trento, originariamente Monte Verruca.

Le pendici hanno conformato la morfologia del borgo antico, stretto fra la roccia e l'acqua del fiume; hanno lasciato tracce nella toponomastica del luogo (via Verruca); sono bucate dallo spazio espositivo delle Gallerie che ne attraversa le viscere (cfr. Punto 18). Tuttavia il rapporto non avviene solo "alla base" dello sperone.



Vista aerea dell' Area Studio con il Doss Trento – © Google Earth

Il Doss Trento fu interessato dalla presenza umana fin dalla preistoria. Nel lato nord-est, in un riparo roccioso, furono ritrovati nel 1890 il cranio di un uomo adulto e i resti ossei di due bambini risalenti al Neolitico. Scavi recenti eseguiti in sommità hanno portato alla luce resti e sepolture presumibilmente di epoca longobarda. Tuttavia almeno altri quattro "fatti" archeologico-architettonici caratterizzano profondamente il rilievo.

La basilica paleocristiana: si tratta dei resti del perimetro di una basilica paleocristiana gemina; nel sacello absidato settentrionale fu rinvenuto nel 1900 un mosaico a pavimento del secolo VI indicante la dedica ai santi Cosma e Damiano, conservato nella collezione archeologica del Castello del Buonconsiglio.

Il Mausoleo di Cesare Battisti: sulla cima del Doss Trento fu eretto nel 1935 un mausoleo dedicato all'irredentista Cesare Battisti, in cui sono conservate le spoglie, con una relativa mostra fotografica che ne racconta la storia. A fianco del mausoleo, puntati in direzione della città di Trento, sono collocati quattro cannoni modello 105/28, tra gli ultimi ancora esistenti, facenti parte della cosiddetta "Batteria Battisti".

La Strada degli Alpini: nel settembre del 1938 venne costituito un comitato esecutivo per la costruzione sul Doss Trento della cosiddetta "acropoli alpina". Il comitato ordinò a tal fine la costruzione di una nuova strada d'accesso alla sommità del colle. I lavori ebbero inizio l'8 gennaio 1940 e comprendevano anche la realizzazione di una galleria di alcune centinaia di metri che sale

con un tornante all'interno della roccia, all'interno della quale è presente una cappella dedicata a santa Barbara. Congiuntamente alla strada furono realizzati anche i sentieri pedonali, con terrazze, scalinate rampe e che si inerpicano tra i tornanti fin sulla cima del colle, ed il piazzale delle Divisioni Alpine all'inizio della strada, avente sul lato nordoccidentale una serie di cinque aquile scolpite in pietra rappresentanti le allora cinque divisioni alpine.

Il Museo storico degli Alpini: ad omaggio del corpo militare degli Alpini il monte ospita anche il museo storico degli Alpini. Nato su iniziativa della Legione trentina (Associazione volontari della Grande Guerra) venne ultimato nel 1958 per il quarantesimo anniversario della fine della prima guerra mondiale. Occupa gli spazi di un'ex polveriera austriaca donata dal Comune di Trento alla Fondazione Acropoli Alpina. Attualmente sono in corso i lavori di ristrutturazione ed ampliamento.



Piedicastello 1920-25, Archivio Fotografico Storico Soprintendenza per i Beni Storico-artistici della P.A.T.

Non bisogna infine sottovalutare il Doss Trento quale elemento naturalistico e paesaggistico. Si tratta di uno sperone che nel suo punto più elevato raggiunge i 309 m s.l.m., elevandosi di oltre cento metri rispetto al piano del fondovalle, ed è ricoperto da 8 ettari di foresta. Dichiarato biotopo dalla Provincia Autonoma di Trento, presenta un'associazione vegetale a Orno-ostrieto e numerose specie endemiche, delle quali alcune studiate dai botanici quali testimonianze di periodi antichi più caldi dell'attuale. Da quando il bosco è stato reso biotopo la strada di accesso è aperta solo a pedoni e biciclette. Il parco sulla cima del Doss Trento costituisce al contempo un'oasi verde e un interessante punto panoramico a breve distanza dalla città. In tal senso, come indicato al Punto 11, la Verruca è forse il vero parco urbano da recuperare alla città, rendendone più immediata e comune la fruizione quale luogo di svago, aprendolo agli itinerari urbani, connettendolo al circuito turistico e museale della città.

20) LA FOSSA DI PIEDICASTELLO

Il lavoro sull'Area Studio di Piedicastello non può prescindere da alcune riflessioni sul tema dell'acqua. La presenza dell'Adige, con le modifiche del suo tracciato, ha profondamente caratterizzato questa fascia di territorio nel corso della storia; il fiume comporta ancora oggi delle "criticità idrauliche", per quanto riguarda la zona classificata P4 dalla Carta di Sintesi della Pericolosità, la fascia di rispetto fluviale, le quote di falda sotterranea, etc.. Anche le opere di contenimento e regolazione arginali impongono dei vincoli di natura progettuale, si pensi ad esempio ai muri in calcestruzzo rivestiti in pietra realizzati dal Servizio Bacini Montani della Provincia. Di ciò si è già trattato per quanto concerne le tematiche del ponte di attraversamento (cfr. Punti 1 dell'Agenda) e del parco urbano (cfr. Punto 11).

Tuttavia non solo il fiume costituisce elemento da tenere presente a riguardo; quantunque non visibile in superficie, è presente nell'area anche la Fossa di Piedicastello, dove confluisce l'acqua del rio Scala (nella zona dell'abitato di Vela) prima di immettersi nell'Adige. Un tempo fossato che aggirava a nord il Doss Trento e, a sud dello stesso, percorreva il bordo esterno occidentale del paleoalveo, essa è stata successivamente tombinata per il suo intero sviluppo (2.130 m) e spostata in varie occasioni, fino alle ultime opere di sistemazione, iniziate nel 2013 e concluse il 27 ottobre 2016.



Immagine degli ultimi lavori relativi alla Fossa di Piedicastello – Consorzio Trentino di Bonifica

I più recenti lavori, realizzati dal Consorzio Trentino di Bonifica, si sono resi necessari per ovviare alla strozzatura esistente sotto il sedime dell'ex circonvallazione. L'oggetto dell'intervento ha riguardato il miglioramento del comportamento idraulico della Fossa di Piedicastello tra lo scarico

naturale in Adige “di monte” (Ramo Fossa di Piedicastello), sito all’inizio di Lungadige Marco Apuleio in corrispondenza della chiesa di S. Apollinare, e l’impianto idrovoro posto un chilometro più a valle. La stazione di sollevamento alla foce della fossa non riusciva, infatti, ad essere adeguatamente efficace con conseguenti difficoltà nello smaltimento delle acque meteoriche per eventi climatici importanti. Il progetto, che ha interessato via Doss Trento dall’incrocio con Lungadige Marco Apuleio fino a Lungadige san Nicolò, la piazza antistante la chiesa di S. Apollinare e la sede dell’ex tangenziale (e ricade quindi interamente nell’area-studio), ha comportato la posa di circa 250 metri di uno scatolare con luce interna 2,00x1,50 metri e, parallelamente alla fossa, di un tratto di 210 metri di collettore della fognatura nera comunale. Lungo il nuovo tracciato del canale sono stati previsti, oltre a 4 pozzetti di ispezione dotati di scaletta interna in acciaio inox, tre elementi dotati di piastra rimovibile per permettere nelle fasi di manutenzione l’eventuale accesso a mezzi meccanici. Il nuovo tracciato della fossa di Piedicastello è andato a bypassare la strozzatura posta sotto la carreggiata della ex circonvallazione, collegandosi immediatamente a valle della stessa migliorando il comportamento idraulico. Il collegamento ha previsto una pendenza costante del fondo fossa dello 0,2% ed ha consentito al canale di smaltire tranquillamente la portata massima sollevata dall’impianto idrovoro di 2,7 mc/s.

A sud del borgo di Piedicastello il tracciato della fossa prosegue all’interno dell’area ex Italcementi, per uscirne poi costeggiando via Vason ed aggirando a ovest i fabbricati della Motorizzazione Civile. Tali tratti non sono stati oggetto di interventi recenti di rifacimento, risultano anzi realizzati in epoche differenti e con soluzioni tecniche non omogenee. Un precario stato di conservazione di alcuni segmenti, unitamente alla difficoltà di manutenzione degli stessi, suggerisce un più generale intervento di sostituzione.

L’odierno tracciato interrato comporta peraltro dei punti di incompatibilità con l’ottimale utilizzo dei comparti previsto dal Piano Guida; in particolare le interferenze si mostrano con la possibilità di realizzazione del parcheggio di quartiere a ridosso del sobborgo (Punto 9), del nuovo centro espositivo della città con relativi parcheggi interrati (Punto 12) e del parcheggio urbano di attestamento (Punto 5). L’annullamento della viabilità esistente (via Vason e Lung’Adige San Nicolò), con la formazione della nuova “ansa” di raccordo viabilistico (cfr. Punto 6) pone le precondizioni per una revisione generale del tracciato dei sottoservizi ed anche del canale sotterraneo. Per quest’ultimo è possibile realizzare un’ottimizzazione dello sviluppo del percorso e delle sezioni, andando a lavorare sia nel sedime della nuova viabilità, sia all’interno del futuro parco urbano. In particolare è auspicabile, come suggerito dal Consorzio Trentino di Bonifica, la rettifica del tracciato sulla direttrice del lungofiume.

