



COMUNE DI TRENTO

**“SVILUPPIAMO LA QUALITÀ DEL NOSTRO TERRITORIO”
PERCORSO, OBIETTIVI E STRATEGIE
DELLA VARIANTE AL
PIANO REGOLATORE GENERALE
2024**

Indice

“Sviluppiamo la qualità del nostro territorio”	
Percorso, Obiettivi e Strategie della variante al Piano Regolatore Generale.....	6
Premessa.....	6
1. Il procedimento di formazione della Variante.....	7
1.1 La visione: sfide e principi ispiratori.....	7
1.1.1 Le 5 sfide.....	7
1.1.1.1 – ECO TRENTO.....	7
1.1.1.2 – TRENTO ACCOGLIENTE.....	7
1.1.1.3 – TRENTO ACCESSIBILE.....	8
1.1.1.4 – SMART TRENTO.....	8
1.1.1.5 – BELLA TRENTO.....	8
1.1.2 I principi ispiratori della variante strategica.....	8
1.1.2.1 Favorire la permeabilità e la porosità.....	8
1.1.2.2 Sostenibilità e contrasto agli effetti del cambiamento climatico.....	9
1.1.2.3 Promuovere la multifunzionalità.....	9
1.1.2.4 Promuovere la sicurezza e la percezione della sicurezza nello spazio pubblico.....	9
1.1.2.5 Favorire l’inclusione, la coesione e la mescolanza sociale e prevenire fenomeni di gentrificazione.....	10
1.1.2.6 Conciliare la scala di quartiere e la scala urbana.....	10
1.1.2.7 Promuovere una rigenerazione inclusiva e orientata al futuro.....	10
1.1.2.8 Promuovere interventi incrementali e favorire la sperimentazione degli usi temporanei.....	10
1.1.2.9 Favorire una rigenerazione sostenibile.....	11
1.1.2.10 Promuovere la collaborazione trasversale tra attori pubblici e privati come metodo di lavoro.....	11
1.1.2.11 Adottare una prospettiva di genere nell’ideazione di spazi inclusivi.....	11
1.1.2.12 Ridefinire il paradigma della mobilità con adeguato inserimento del T.P.L. e uno sviluppo della mobilità leggera.....	12
1.2 Obiettivi, strategie e partecipazione.....	12
1.3 Il quadro conoscitivo: dati e informazioni.....	14
1.4 La valutazione ambientale strategica.....	15
2. Gli obiettivi e le strategie specifiche relative alla sfida BELLA TRENTO.....	16
2.1 Scelte pianificatorie volte a valorizzare il paesaggio.....	16
Le strategie specifiche.....	16
2.1.1 Completare il recepimento delle invarianti del P.U.P. e di altri piani di settore.....	16
2.1.2 Dettagliare le regole già prefigurate dalla carta del paesaggio per la conservazione delle caratteristiche dei siti di valore.....	17
2.1.3 Implementare le norme volte a conservare il paesaggio.....	18
2.1.4 Approfondire gli Ambiti fluviali di interesse paesaggistico della Carta del Paesaggio.....	18

2.2 Sostegno ai processi di recupero e di riqualificazione, contrastando il rischio di abbandono e degrado.....	19
Le strategie specifiche.....	20
2.2.1 Promuovere il recupero di edifici abbandonati.....	20
2.2.2 Favorire la sperimentazione di usi temporanei/transitori e il mix funzionale.....	21
2.2.3 Definire nuove regole insediative volte a favorire la permeabilità degli ambiti.....	21
2.2.4 Individuare regole per incentivare l'edificazione in altezza.....	22
3. Gli obiettivi e le strategie specifiche relative alla sfida ECO TRENTO.....	23
3.1. Salvaguardia e valorizzazione del territorio agricolo e rurale, con contestuale verifica dell'attualità e della coerenza della perimetrazione delle aree e della classificazione degli edifici esistenti.....	23
Le strategie specifiche.....	23
3.1.1 Limitare il consumo di suolo e favorirne la permeabilità.....	23
3.1.2 Prendere atto degli interventi di bonifica e delle trasformazioni a fini agricoli autorizzati sul territorio.....	24
3.1.3 Riconoscere e valorizzare i bordi urbani al fine di limitare la dispersione delle aree urbanizzate a scapito delle aree rurali.....	25
3.1.4 Ricognizione ed eventuale riclassificazione degli edifici esistenti in aree rurali.....	26
3.1.5 Valutazione ed eventuale implementazione delle norme che regolano la possibilità di intervento sugli edifici esistenti in aree agricole finalizzate alla maggior tutela delle stesse.....	27
3.1.6 Costruzione di un percorso concertato per la definizione e la regolamentazione degli interventi sugli edifici dismessi in area agricola.....	27
3.1.7 Integrare la dimensione ambientale ed ecologica nella pianificazione urbanistica completando il percorso per la definizione delle reti ecologiche e ambientali in adeguamento al P.U.P.....	28
4. Gli obiettivi e le strategie specifiche relative alla sfida TRENTO ACCESSIBILE.....	29
4.1 Pianificazione aggiornata alle previsioni dei processi di trasformazione che interessano la città di Trento.....	29
Le strategie specifiche.....	30
4.1.1 Definizione di un nuovo assetto urbano coerente dal punto di vista morfologico e infrastrutturale.....	30
4.2 Integrazione della pianificazione urbanistica con la pianificazione della mobilità.....	31
Le strategie specifiche.....	32
4.2.1 Implementare il sistema delle cerniere di mobilità previste dal P.U.M.S. e dei parcheggi di attestamento.....	32
4.2.2 Integrare mobilità e ambiti di rigenerazione.....	32
4.2.3 Concentrare eventuali nuove potenzialità edificatorie e servizi favorendo il mix funzionale	33
4.2.4 Implementare sistemi di collegamento con gli ambiti collinari e sobborghi.....	34
5. Gli obiettivi e le strategie specifiche relative alla sfida TRENTO ACCOGLIENTE.....	35
5.1. Definizione del fabbisogno abitativo al fine di definire le scelte di piano coerentemente con le politiche abitative.....	35
Le strategie specifiche.....	36
5.1.1 Verificare le previsioni pianificatorie non attuate.....	36
5.1.2 Analizzare le necessità abitative, produttive e ricettive e adeguare le scelte di piano alle nuove politiche abitative.....	37

6. Gli obiettivi e le strategie specifiche relative alla sfida SMART TRENTO.....	38
6.1 Ricognizione delle zone produttive, con eventuale riclassificazione di alcune zone produttive di livello provinciale in aree di livello locale.....	38
Le strategie specifiche.....	38
6.1.1 Mappatura delle zone produttive finalizzata a dare attuazione all'obiettivo di limitare del consumo di suolo privilegiando la riclassificazione delle aree produttive esistenti.....	38
6.1.2 Esplorare la possibilità di riqualificare le aree produttive e implementare le funzioni insediabili.....	39
6.1.3 Valutare i possibili utilizzi delle cave in via di esaurimento considerando anche usi produttivi.....	40
6.2 Verifica dell'attualità delle previsioni delle zone per servizi non attivate tenuto conto dei nuovi bisogni.....	40
Le strategie specifiche.....	41
6.2.1 Mappatura delle previsioni vigenti per le aree per attrezzature e servizi pubblici.....	41
6.2.2 Verificare sulla base degli standard le previsioni non più attuali e procedere alla loro riclassificazione.....	41
6.2.3 Valutare la necessità di aggiornare la dotazione di attrezzature e servizi.....	42
6.3 Aggiornamento normativo in modo da corrispondere maggiormente alle esigenze attuali e alle sfide del P.R.G.....	42
Le strategie specifiche.....	43
6.3.1 Apportare una semplificazione dell'apparato normativo del P.R.G.....	43
6.3.2 Implementare le regole volte a incentivare l'adozione di accorgimenti in grado di contribuire al contrasto degli effetti del cambiamento climatico.....	44
7. Trento città da vivere.....	45
8. SCHEDA – BILANCIO DELL'ATTIVITA' URBANISTICA DAL P.R.G. '89 AI GIORNI NOSTRI.....	46
9. Schema del documento obiettivi.....	61

“Sviluppiamo la qualità del nostro territorio”

Percorso, Obiettivi e Strategie della variante al Piano Regolatore Generale

Novembre 2024

Premessa

Il Piano Regolatore Generale è lo strumento fondamentale per il governo del territorio nella misura in cui definisce e organizza l'assetto della città e del territorio entro il quale si inserisce e le attività antropiche. Il P.R.G. di Trento riveste inoltre un ruolo particolare, potendo assumere le decisioni proprie del Piano Territoriale di Coordinamento (P.T.C.) della Comunità Val d'Adige.

Questioni emergenti e nuove dinamiche demografiche, sociali, economiche e urbanistiche in atto rendono necessario, a pochi anni dall'ultima variante generale, un aggiornamento dello strumento pianificatorio comunale attraverso una Variante Strategica. Per la portata dei temi che deve affrontare, tale variante non può limitarsi ad una somma di singole variazioni di destinazione urbanistica e all'introduzione di modifiche all'apparato normativo, seppure estese a tutto il Comune, ma vuole delineare un quadro pianificatorio organico all'interno del quale governare le dinamiche insediative dei prossimi anni.

“Sviluppiamo la qualità del nostro territorio” preservando e incrementando l'elevata qualità della vita che da sempre caratterizza la città di Trento, anche grazie alla presenza di una rete diffusa di servizi capace di creare comunità e valorizzare le diverse identità territoriali.

1. Il procedimento di formazione della Variante

1.1 La visione: sfide e principi ispiratori

La variante strategica al P.R.G. prende avvio con la definizione della “visione”, ovvero dell’identità che la città vuole assumere, attraverso le proprie politiche urbanistiche, nei prossimi anni. L’Amministrazione definisce queste politiche tenendo conto soprattutto delle questioni emergenti che necessitano di risposte concrete, in particolare il tema dell’abitare, l’invecchiamento della popolazione e il riequilibrio del rapporto tra territorio urbanizzato e territorio non urbanizzato. Nella variante strategica questa identità è definita da due componenti: le 5 sfide già individuate dalla Variante 2019, che rimangono ancora oggi attuali, e 12 principi ispiratori. Di questi ultimi, dieci sono stati elaborati all’interno del percorso partecipato SuperTrento¹ e ritenuti validi, non solo per l’ambito dell’areale, ma per tutta la città e per questo trasposti nel presente documento. Questi dieci principi sono stati integrati con i principi dell’urbanistica di genere e dello sviluppo della mobilità dolce, e nell’insieme costituiscono un bagaglio virtuoso di pensiero rispetto ai temi urbanistici da affrontare, per attuare una pianificazione urbanistica sempre più sostenibile, inclusiva e innovativa della Trento del domani.

1.1.1 Le 5 sfide

1.1.1.1 – ECO TRENTO

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.

1.1.1.2 – TRENTO ACCOGLIENTE

Trento deve caratterizzarsi per la dotazione di spazi e di luoghi che consentano l’incontro, la conoscenza reciproca, l’integrazione delle persone che scelgono di vivere stabilmente o per brevi periodi in città, oltre che l’accoglienza dei visitatori e dei turisti. Deve essere una città che promuove il

¹ Percorso partecipato attivato dall’Amministrazione e svoltosi tra dicembre 2022 e marzo 2024, per coinvolgere la cittadinanza nell’immaginare gli spazi liberati grazie all’interramento della ferrovia storica. L’esito del percorso sono le linee guida che guideranno le future fasi di progettazione dell’areale ferroviario liberato dai binari (www.supertrento.it).

sensò di appartenenza della comunità al proprio ambiente di vita, che riconosce le diverse identità presenti, che incoraggia la rigenerazione sociale, sostenendo la qualità della vita nei quartieri e nei sobborghi.

1.1.1.3 – TRENTO ACCESSIBILE

Trento deve garantire buone connessioni sovralocali 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 scala locale deve favorire la mobilità lenta valorizzando le strade, i percorsi nel verde e le aree pedonali quali luoghi urbani del benessere personale e dell'incontro. La città deve sapere valorizzare i nuovi modi di trasporto -merci e passeggeri- che producono inedite occasioni di connessione a scala sovralocale e deve sfruttare le tecnologie dell'informazione per agevolare l'accesso alle informazioni e ai servizi di trasporto collettivo.

1.1.1.4 – SMART TRENTO

Trento deve qualificarsi come città competitiva e innovativa, che integra luoghi di formazione e di ricerca e attività produttive, che adatta spazi e strutture ai nuovi modelli di lavoro, che dà spazio alle nuove attività, alla creatività, ai giovani. La città deve fondare la propria attrattività sulla qualità urbana e dell'ambiente in cui è collocata, su un alto livello di vita, sostenuto da servizi alla persona e alle imprese, su opportunità culturali, del tempo libero e dello sport.

1.1.1.5 – BELLA TRENTO

Trento deve cogliere la bellezza degli spazi urbani e del paesaggio, quale bene comune e risorsa sulla quale fondare il benessere della comunità, l'attrattività per le funzioni economiche e le attività innovative. Deve perseguire una nuova qualità delle aree dismesse, di molte aree di recente urbanizzazione, dei singoli edifici, con particolare riguardo alle periferie. Deve promuovere la qualità architettonica e riqualificare, anche mediante usi temporanei, i ritagli e i vuoti urbani.

1.1.2 I principi ispiratori della variante strategica

1.1.2.1 Favorire la permeabilità e la porosità

L'obiettivo è quello di favorire la fruibilità degli spazi pubblici, garantendo un buon livello di qualità degli stessi. Con il concetto di permeabilità si intende la realizzazione di aree facilmente attraversabili,

ottenibili mediante la progettazione di attraversamenti strategici, che favoriscano la connessione e l'accessibilità urbana. Questo concetto si interconnette con il concetto di porosità, ovvero, si intendono zone a superficie continua, in cui l'alternanza tra il costruito e gli spazi aperti è ottimale, secondo una trama di spazi collettivi ben definiti. In questo senso le scelte progettuali che riguardano la mobilità devono mirare a una visione il più possibile inclusiva.

1.1.2.2 Sostenibilità e contrasto agli effetti del cambiamento climatico

La lotta al cambiamento climatico mira a contrastare tutti quei fattori che incidono negativamente sull'ambiente e sulla società, quali l'aumento della temperatura media, la formazione di isole di calore, l'impermeabilizzazione del suolo e il verificarsi di eventi atmosferici estremi. Con il termine sostenibilità non si vuole indicare solo il fatto di agire per minimizzare gli impatti negativi sull'ambiente, ma anche quello di contribuire in maniera positiva e migliorativa nei confronti dello stesso e della qualità di vita. È fondamentale favorire la resilienza ecologica, con la prospettiva di adattarsi e affrontare il cambiamento climatico. Va inoltre riconosciuta la componente tridimensionale del suolo quale ecosistema in grado di sostenere la produttività biologica, mantenere la qualità ambientale di aria e acqua, attenuare l'azione dei contaminanti ambientali e contribuire al miglioramento dello stato di salute degli organismi animali e vegetali.

1.1.2.3 Promuovere la multifunzionalità

Il concetto di multifunzionalità mira a promuovere utilizzi diversificati contemporaneamente e orari di utilizzo diversi di edifici singoli o di attività all'interno degli edifici stessi. Ciò permette di superare il fenomeno della zonizzazione per singola funzione, ad esempio residenziale o commerciale, a favore della compresenza e dell'interazione tra diverse tipologie di attività. Un'attenta programmazione e gestione delle diverse attività deve favorire una coesistenza armonica e creativa tra le stesse. Questo si traduce nella necessità di superare la pianificazione tradizionale, per zona, con una pianificazione che favorisca molteplici modalità di gestione degli interventi e degli spazi.

1.1.2.4 Promuovere la sicurezza e la percezione della sicurezza nello spazio pubblico

La multifunzionalità, intesa come compresenza di diverse tipologie di attività all'interno dello stesso edificio o dello stesso quartiere, contribuisce positivamente ad aumentare la sicurezza e la sua percezione nei luoghi pubblici. Si evita la formazione di zone desolate in alcune fasce orarie, garantendo un flusso di persone distribuito nell'arco di tutta la giornata. La presenza costante di utenti rende viva la zona e limita la formazione di possibili fenomeni di degrado e di insicurezza. L'obiettivo è garantire a tutte le persone il diritto di sentirsi al sicuro negli spazi pubblici. Una particolare attenzione

va riservata ai luoghi di aggregazione nelle ore notturne, in particolare per i giovani, che consentano di creare occasioni di socialità senza generare conflittualità con i residenti.

1.1.2.5 Favorire l'inclusione, la coesione e la mescolanza sociale e prevenire fenomeni di gentrificazione

Il fenomeno della gentrificazione è il potenziale risvolto negativo dei progetti di riqualificazione urbana e del conseguente aumento dei prezzi delle abitazioni e degli spazi commerciali, che provocano l'abbandono di interi quartieri da parte dei residenti e quindi la loro espulsione verso zone più economiche. È importante dunque prevenire questo fenomeno attraverso politiche abitative innovative volte a favorire una maggiore inclusione e coesione sociale, sia nei nuovi progetti di sviluppo, sia nei progetti di recupero del patrimonio esistente.

1.1.2.6 Conciliare la scala di quartiere e la scala urbana

Il processo di rigenerazione urbana deve prestare attenzione sia alle esigenze alla scala di quartiere sia a quelle alla scala urbana, deve quindi rispondere contemporaneamente alle necessità di tutta la città. È importante promuovere una visione d'insieme in cui il miglioramento di determinati aspetti, quali servizi e infrastrutture, in aree urbane che necessitano di tali interventi, preservi le caratteristiche intrinseche dei quartieri già esistenti, limitrofi ad esse.

1.1.2.7 Promuovere una rigenerazione inclusiva e orientata al futuro

I processi di rigenerazione urbana sono sempre più caratterizzati da un legame inscindibile tra spazi e persone, prevede una vera e propria rigenerazione delle comunità, oltre a quella di strutture e spazi aperti. È importante attuare un processo di rigenerazione che preveda di dare vita a spazi mutabili nel tempo, in concomitanza con la creazione di nuove comunità con nuove esigenze, rispetto alla progettazione di spazi aventi una specifica destinazione d'uso, immutabile, i quali nel tempo sono destinati a rimanere inutilizzati.

1.1.2.8 Promuovere interventi incrementali e favorire la sperimentazione degli usi temporanei

La sperimentazione di usi temporanei è intrinsecamente connessa ai processi di dismissione di edifici o di alcuni compendi della città. La normativa provinciale in materia urbanistica prevede già la possibilità di attivare usi temporanei, ma esclude alcune fattispecie di utilizzi, come quello commerciale. È dunque auspicabile un aggiornamento della normativa che favorisca la

sperimentazione di usi temporanei, anche a scopi commerciali, come ad esempio l'opportunità di adibire a mercato coperto un edificio dismesso. Questo crea l'occasione, non solo per sperimentare possibili utilizzi finali del compendio interessato e rendere più veloce il percorso di rigenerazione urbana, ma rappresenta anche uno valido strumento per contrastare i fenomeni di degrado e abbandono associati ai processi di dismissione.

1.1.2.9 Favorire una rigenerazione sostenibile

Grandi edifici che non si relazionano con il contesto urbano costituiscono dei "non luoghi" che vanno recuperati, dando nuova attrattività agli spazi in cui si trovano, attraverso qualità architettonica e nuove funzioni. In questa ridefinizione degli spazi risulta altresì importante privilegiare, in fase di progettazione, la densificazione della città rispetto alla dispersione urbana, anche attraverso la possibilità di prevedere uno sviluppo in altezza degli edifici, al fine di evitare il consumo di suolo e di privilegiare un modello insediativo più sostenibile.

1.1.2.10 Promuovere la collaborazione trasversale tra attori pubblici e privati come metodo di lavoro

I progetti di rigenerazione urbana devono essere in grado di attivare il coinvolgimento dei privati, quali soggetti in grado di sviluppare e rafforzare reti e sperimentare progettazioni innovative. Laddove si prospetti il coinvolgimento di soggetti privati, rimane, tuttavia, imprescindibile il mantenimento di una forte regia pubblica volta a garantire all'Amministrazione il raggiungimento di elevati livelli di qualità urbana.

1.1.2.11 Adottare una prospettiva di genere nell'ideazione di spazi inclusivi

Adottare una prospettiva di genere significa predisporre le basi per garantire che la pianificazione urbana tenga conto delle esigenze diversificate delle donne, delle persone di genere non conforme e delle persone con disabilità (ma anche di chi si muove con passeggini e carrozzine) nel transitare liberamente lo spazio pubblico e nel fruire dei servizi sul territorio, promuovendo così uno sviluppo urbano più equo e inclusivo, con uno sguardo orientato a una vera convivenza delle differenze (genere, etnia, classe sociale, disabilità, orientamento sessuale, religione, età, nazionalità, condizione economica). In tal senso l'adozione di una prospettiva di genere deve far parte di tutto il processo di riqualificazione degli spazi urbani, dalla pianificazione alla progettazione, considerando dunque, oltre alle scelte progettuali più puntuali, anche quelle funzionali e localizzative in un ragionamento più ampio di relazioni fra le stesse e un ragionamento che metta al centro la persona.

Questo principio, se integrato efficacemente, può contribuire a superare le disuguaglianze di genere e a creare spazi urbani che rispondano alle esigenze di tutte le persone (bambini e anziani compresi), migliorando in ultima istanza la qualità della vita di tutta la comunità.

1.1.2.12 Ridefinire il paradigma della mobilità con adeguato inserimento del T.P.L. e uno sviluppo della mobilità leggera

Implementare il trasporto pubblico locale significa garantire ai cittadini collegamenti efficienti, rendendolo più vantaggioso anche per chi solitamente utilizza l'automobile negli spostamenti. A tal fine si rende necessario incrementare le corse, riducendo i tempi di attesa, migliorare i collegamenti anche, e soprattutto, tra i punti più estremi della città e favorire le corsie riservate ai mezzi pubblici. Inoltre, l'implementazione della mobilità leggera comporta significativi vantaggi rispetto a una visione eco-sostenibile della città, con un minor consumo di risorse non rinnovabili, una riduzione delle emissioni e di conseguenza anche dell'impatto ambientale.

1.2 Obiettivi, strategie e partecipazione

In coerenza con le 5 sfide, gli obiettivi della variante strategica sono i seguenti:

- 1) pianificazione aggiornata alle previsioni dei processi di trasformazione che interessano la città di Trento;
- 2) definizione del fabbisogno abitativo al fine di definire le scelte di piano coerentemente con le politiche abitative;
- 3) sostegno ai processi di recupero e di riqualificazione, contrastando il rischio di abbandono e degrado;
- 4) scelte pianificatorie volte a valorizzare il paesaggio;
- 5) integrazione della pianificazione urbanistica con la pianificazione della mobilità;
- 6) salvaguardia e valorizzazione del territorio agricolo e rurale, con contestuale verifica dell'attualità e della coerenza della perimetrazione delle aree e della classificazione degli edifici esistenti;
- 7) verifica dell'attualità delle previsioni delle zone per servizi non attivate;
- 8) ricognizione delle zone produttive di interesse provinciale, con l'eventuale riclassificazione di alcune zone produttive di livello provinciale in aree di livello locale;
- 9) aggiornamento normativo in modo da corrispondere maggiormente alle esigenze attuali e alle sfide del P.R.G..

I nove obiettivi non devono essere letti come nove ambiti distinti di intervento dell'azione di piano, ma vanno ricondotti all'interno di una visione d'insieme basata sui tre sistemi cardine della pianificazione

territoriale: il sistema paesaggistico-ambientale, il sistema infrastrutturale e il sistema insediativo, che, con la loro interdipendenza, definiscono l'assetto spaziale del territorio comunale.

Per essere opportunamente affrontati, gli obiettivi della variante strategica andranno declinati, attraverso le strategie delineate nel presente documento, in azioni riconducibili ai livelli di pianificazione che caratterizzano il Piano regolatore di Trento: a livello strutturale il Piano Territoriale della Comunità P.T.C., a cui, nello specifico, afferiscono le scelte pianificatorie volte a valorizzare il paesaggio, la verifica dell'attualità delle zone produttive di interesse provinciale e l'integrazione di urbanistica e pianificazione della mobilità. A livello operativo i temi relativi al sostegno ai processi di recupero e riqualificazione, verifica delle previsioni delle zone per servizi non attivate, pianificazione aggiornata ai processi di trasformazione, aggiornamento normativo per rispondere alle esigenze attuali sono da ricondurre al Piano regolatore. Due sono invece gli obiettivi che interessano i contenuti di entrambi gli strumenti: la definizione del fabbisogno abitativo e la salvaguardia e valorizzazione del territorio agricolo e rurale. La definizione delle strategie rappresenta dunque il passaggio fondamentale per passare dal livello ideativo e programmatico al livello di attuazione del piano.

Come previsto dall'articolo 19 della L.P. 15/2015, il procedimento di formazione del P.R.G. è accompagnato da un percorso partecipato che coinvolge attori che rappresentano rilevanti interessi di categoria e interessi diffusi, nonché dei gestori di servizi pubblici e di interesse pubblico. Nel caso della variante strategica il coinvolgimento di questi soggetti è stato avviato antecedentemente all'avvio della stesura del presente documento, proprio per raccogliere fin dal principio le istanze dei diversi portatori di interesse e portarle all'interno della definizione delle strategie. Tra aprile e luglio 2024 si sono tenuti diversi incontri con gli ordini professionali, con l'Università, con l'Opera Universitaria, con i Servizi comunali, con i rappresentanti della Provincia, delle associazioni delle categorie economiche (Confindustria, Confartigianato, Confesercenti, Confcommercio, A.S.A.T. - albergatori e imprese turistiche, A.N.C.E. - Associazione Nazionale Costruttori Edili, F.I.M.A.A. - Federazione Italiana Mediatori Agenti Affari), con le associazioni culturali e ambientaliste, con le associazioni dell'agricoltura (Coldiretti, Confagricoltura, Strada del Vino), con la Federazione trentina della Cooperazione, con U.P.I.P.A. - Unione Provinciale Istituzioni Per l'Assistenza, con i gestori di servizi pubblici (Dolomiti Energia, Trentino Trasporti, A22, Trento Funivie, Trentino Mobilità), con le Circoscrizioni, oltre che con la competente Commissione consiliare. Durante gli incontri sono stati illustrati gli obiettivi della variante strategica ed è stato chiesto ai portatori di interesse di far pervenire all'amministrazione i propri contributi in merito alle possibili strategie da adottare per attuare gli obiettivi stessi. I contributi pertinenti con la declinazione delle strategie, sono stati analizzati nella fase di stesura del presente documento, mentre quelli con indicazioni più puntuali saranno tenuti in considerazione nella fase di elaborazione della variante strategica.

1.3 Il quadro conoscitivo: dati e informazioni

Oggi il processo di formazione dello strumento di pianificazione di livello comunale rappresenta un'attività estremamente complessa poiché deve necessariamente confrontarsi con diversi aspetti del governo del territorio: dalla mobilità sostenibile all'inclusione sociale, dalla sostenibilità ambientale al tema dell'abitare, dalla resilienza urbana all'innovazione tecnologica, cercando di ricondurre le strategie a una sintesi che sia in grado di fornire risposte concrete alle diverse istanze della città.

Trento si trova oggi ad affrontare, da un lato, grandi progetti infrastrutturali e di rigenerazione urbana che, una volta realizzati, cambieranno significativamente l'assetto urbanistico della città, e, dall'altro, temi come le difficoltà legate all'abitare, la conservazione del paesaggio e la limitazione al consumo di suolo, l'impatto dei flussi turistici, il contrasto ai cambiamenti climatici, lo sviluppo della mobilità dolce, il rapporto con i sobborghi e il mantenimento di un adeguato livello di servizi.

Per inquadrare questi temi all'interno di una visione olistica in grado di orientare le strategie della variante è necessario, innanzitutto, esaminare il ruolo della città di Trento, anche in relazione a grandi progetti infrastrutturali (Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e tunnel del Brennero) che contribuiranno a ridefinire il suo posizionamento all'interno di un contesto territoriale più ampio. Questo significa costruire un quadro conoscitivo che, partendo dall'analisi del sistema demografico, sociale ed economico, analizzi e ridefinisca ambizioni e vocazioni della città; mantenendo in primo piano la dimensione agricola e la valenza paesaggistica del territorio comunale e rimarcando l'importanza del sostegno allo sviluppo dell'Ateneo cittadino e del settore turistico, per l'attrattività della città. Al fine di perseguire una pianificazione ottimale, la definizione di questo quadro conoscitivo non deve perseguire soltanto lo sviluppo di determinate visioni, ma prefigurare anche i possibili rischi dei relativi modelli di sviluppo e identificare le possibili contromisure da dettagliare nella fasi di elaborazione delle azioni di piano. A titolo esemplificativo, l'incremento dell'attrattività turistica o universitaria non può prescindere da strategie che affrontino gli impatti che questi ambiti hanno sulla questione abitativa.

Il quadro conoscitivo dovrà dunque essere costruito sulla base di analisi esaustive di dati, sul confronto degli altri piani di settore a livello comunale e provinciale (ad esempio il Piano di azione per l'energia sostenibile e il clima, il Piano di eliminazione delle barriere architettoniche e sensoriali, il P.U.M.S. (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), il Piano di politica turistica 2022-2032, il Piano del verde, il Piano sociale del Territorio Val d'Adige, il Piano di politica culturale, P.U.P. e P.T.C. delle Comunità di Valle confinanti, ecc) e confrontarsi anche con buone pratiche che hanno affrontato e risolto possibili situazioni analoghe.

Tutte le analisi propedeutiche alle azioni di variante avranno un particolare sguardo e una tensione verso l'imprescindibile traguardo della vivibilità, condizione che dovrà permeare l'intera azione pianificatoria e l'intero territorio, con una particolare inclinazione alla qualità della vita.

Vivibilità intesa dunque come tensione al benessere e alla gradevolezza, come attenzione ai bisogni della comunità, alle relazioni fra le persone, agli spazi per il ristoro e il sollievo, perseguendo il giusto equilibrio fra la realizzazione di aree verdi e quelle di parcheggi a raso spesso sovradimensionati, con

un'attenzione privilegiata ai trasporti pubblici, alla pedonalità, alla ciclabilità, alla convivenza delle differenze, al rumore, alla salubrità e alla qualità dell'ambiente in generale, contemperando l'esigenza di risparmio di territorio con quella di identificare le giuste densità edilizie.

La città, i suoi quartieri, i sobborghi, le aree di trasformazione e quelle di espansione vanno quindi intesi non come semplici "luoghi del vivere", ma come "luoghi del vivere bene, del benessere".

In questo senso andranno dunque dapprima valutate le diverse situazioni e poi di volta in volta, all'interno di una visione di coerenza generale, operate le scelte riguardanti la costruzione della città pubblica e, nello specifico, le superfici da destinare a servizi pubblici, con un approccio non tanto e non solo quantitativo, ma soprattutto qualitativo.

Per un corretto approccio alla realizzazione di spazi improntati alla vivibilità, e per una loro corretta gestione, è indispensabile un costante confronto con professionalità afferenti ad altre discipline, perché non è sufficiente la realizzazione di ambienti di qualità affinché gli stessi siano poi davvero vissuti con qualità.

1.4 La valutazione ambientale strategica

Il processo di formazione del piano è accompagnato, fin dalle prime fasi, dalla valutazione ambientale strategica e, in particolare, dal documento di scoping. Il fine del documento è valutare se gli obiettivi del nuovo P.R.G. risultano coerenti con gli obiettivi di sostenibilità ambientale selezionati e con i principali strumenti di programmazione e di pianificazione di livello sia provinciale che locale. Il successivo rapporto ambientale valuterà l'opportunità di integrare il quadro conoscitivo ambientale e socio-economico con l'inserimento di ulteriori indicatori ritenuti essenziali, di analizzare nel dettaglio i punti di debolezza e i rischi, di approfondire le relazioni di coerenza, le modalità per l'individuazione dei potenziali effetti ambientali del P.R.G. e per la definizione del Piano di monitoraggio. Il rapporto ambientale verificherà inoltre la coerenza delle azioni messe in atto, rispetto alle strategie e agli obiettivi. Le azioni, che costituiscono la parte conclusiva del processo di formazione della variante, si sostanziano nei cambi di destinazione urbanistica sulla cartografia del piano e nell'introduzione di modifiche alle norme tecniche di attuazione.

2. Gli obiettivi e le strategie specifiche relative alla sfida BELLA TRENTO

2.1 Scelte pianificatorie volte a valorizzare il paesaggio

Il Piano -assumendo il ruolo di Piano Territoriale di Coordinamento della Comunità- deve procedere ad approfondire gli elementi forniti dalla Carta del Paesaggio introdotta con la variante tecnica 2023-2024 con solo valore strategico e programmatico. Gli approfondimenti e le analisi condotti nell'ambito dell'elaborazione della Carta del paesaggio costituiscono una base importante su cui impostare il futuro assetto del territorio comunale, valorizzando il paesaggio come l'elemento maggiormente percepibile, non solo da chi abita il territorio, ma anche dai suoi visitatori.

Le strategie specifiche

2.1.1 Completare il recepimento delle invariati del P.U.P. e di altri piani di settore

Il Piano urbanistico provinciale del 2008 ha introdotto il tema delle "Invarianti" definendole come *"elementi territoriali che costituiscono le caratteristiche distintive dell'ambiente e dell'identità territoriale, in quanto di stabile configurazione o di lenta modificazione, e che sono meritevoli di tutela e di valorizzazione al fine di garantire lo sviluppo equilibrato e sostenibile nei processi evolutivi previsti e promossi dagli strumenti di pianificazione territoriale."* Le invarianti identificate dal P.U.P. sono elencate nell'Allegato D della documentazione del P.U.P. e si riferiscono a:

- a) i principali elementi geologici e geomorfologici quali morfosculture, morfologie carsiche, morfologie glaciali, aree di interesse paleontologico, mineralogico e stratigrafico, da tutelare e valorizzare secondo le specifiche disposizioni di legge e nel rispetto delle indicazioni contenute nella relazione illustrativa;
- b) i beni del patrimonio dolomitico;
- c) la rete idrografica, costituita da tutto il sistema delle acque superficiali e sotterranee, cioè laghi, fiumi e torrenti, pozzi e sorgenti selezionati, nonché dai ghiacciai;
- d) le foreste demaniali, come definite e individuate ai sensi delle disposizioni provinciali in materia di foreste, e i boschi di pregio, per la particolare funzione di protezione e valenza paesaggistico-ambientale, specificamente individuati mediante i piani forestali e montani, le aree a

elevata naturalità, cioè parchi naturali, siti e zone della rete "Natura 2000", riserve naturali provinciali, da tutelare e valorizzare secondo specifiche disposizioni di legge;

e) le aree agricole di pregio di cui all'articolo 38, da riconoscere e tutelare ai fini della valorizzazione produttiva e paesaggistica, nonché dell'attrattività complessiva del territorio;

f) i paesaggi rappresentativi, cioè beni ambientali, beni archeologici, architettonici, storico-artistici rappresentativi in quanto elementi identificativi dei luoghi, da riconoscere e approfondire al fine della conservazione dell'identità territoriale.

Sempre il P.U.P. prevede che *“I piani territoriali delle comunità possono implementare la disciplina d'uso delle invarianti, ferme restando le disposizioni della vigente normativa (...) al fine di garantire che l'esecuzione degli interventi ammessi avvenga secondo modalità compatibili con l'obiettivo di assicurarne la tutela e la valorizzazione”*.

Le disposizioni transitorie del P.U.P. 2008 prevedono che, fino alla data di entrata in vigore dei piani territoriali delle comunità e dei piani regolatori generali, approvati in adeguamento al piano urbanistico provinciale e alla legge urbanistica, le disposizioni normative relative alle invarianti del P.U.P. prevalgono, se più restrittive, sulle previsioni degli strumenti urbanistici in vigore o soltanto adottati non compatibili con essi; in attesa che tali strumenti di pianificazione territoriale siano adeguati al P.U.P., le predette previsioni non compatibili sono sospese.

Il P.R.G. del Comune di Trento si è adeguato solo parzialmente al sistema delle invarianti del P.U.P..

In particolare la Variante 2019 ha introdotto la rete idrografica e riorganizzato le aree a elevata naturalità, i beni ambientali, i beni archeologici, mentre la Variante tecnica 2023-2024 prevede l'individuazione e la disciplina delle aree agricole di pregio e l'implementazione della rete idrografica.

Per adeguare interamente il P.R.G. al sistema di invarianti del P.U.P. rimangono, quindi, da affrontare le invarianti che riguardano:

- elementi geologici e geomorfologici, che comprendono forre, grotte, aree di interesse paleontologico e aree di interesse mineralogico;
- beni architettonici e artistici rappresentativi.

Il recepimento delle invarianti prevede la loro integrazione nel P.R.G. e la loro eventuale implementazione anche sulla base degli esiti della Carta del Paesaggio del Comune di Trento. È previsto l'adeguamento delle norme tecniche di attuazione al fine di determinare la disciplina d'uso che ne assicuri la tutela e la valorizzazione, considerando anche il valore di Piano Territoriale della Comunità (P.T.C.) del P.R.G. di Trento.

Si prevede inoltre la verifica e l'adeguamento del P.R.G. alle disposizioni di altri Piani di settore che non sono ancora state recepite dal P.R.G..

2.1.2 Dettagliare le regole già prefigurate dalla carta del paesaggio per la conservazione delle caratteristiche dei siti di valore

I Siti di Valore, Tutela e Attenzione Paesaggistica di carattere identitario sono stati introdotti con valore cogente nel P.R.G. dalla Variante tecnica 2023-2024. La definizione dei Siti è frutto di un

processo di lettura percettiva del territorio compiuta dalla Carta del Paesaggio, che, per ognuno di essi, ha individuato i perimetri, i caratteri specifici e temi di attenzione.

È necessario però approfondire e dettagliare ulteriormente le regole dei singoli Siti di Valore per valutare gli impatti che la loro introduzione può avere sul territorio sotteso a tali aree, considerando che si tratta di aree già pianificate e disciplinate dal P.R.G..

Questa operazione prevede l'approfondimento dei Siti di Valore, Tutela e Attenzione Paesaggistica, come intesi dalla Carta del paesaggio attraverso il confronto con lo stato effettivo dei luoghi e con le destinazioni urbanistiche del P.R.G. sottese, finalizzato a determinare in maniera più puntuale le modalità di intervento sui singoli elementi esistenti, in coerenza con i caratteri e i sistemi di paesaggi dei 9 Ambiti territoriali omogenei a cui appartengono, al fine di dettagliarne e precisarne le caratteristiche morfologiche. Questa operazione dovrà essere estesa anche alle aree di margine degli stessi Siti, al fine della possibile individuazione di fasce esterne che, per loro ruolo di aree di transizione, potrebbero necessitare di maggior tutela. L'esito finale potrà prevedere anche la precisazione dei perimetri dei Siti stessi.

2.1.3 Implementare le norme volte a conservare il paesaggio

Le norme tecniche di attuazione del P.R.G. dei Siti di Valore hanno recepito quelle contenute nella Carta del Paesaggio interpretandole in chiave urbanistica e tecnica. Nonostante questo, emerge la necessità di dettagliare ulteriormente le norme relative ai Siti di Valore. Come esito della strategia precedente, sarà necessario potenziare le attuali norme che disciplinano i Siti di Valore, individuando, per ogni singolo Sito, i criteri e gli indirizzi operativi che regoleranno gli interventi sia nelle aree private che negli spazi pubblici, al fine di conseguire gli obiettivi di tutela e salvaguardia indicati dalla Carta del Paesaggio. Queste regole, che avranno soprattutto carattere morfologico e che potranno tradursi in schede normative o segni grafici, saranno il riferimento fondamentale sia per i professionisti, sia pubblici che privati, impegnati nella progettazione dei singoli interventi, e assumeranno il valore di criterio per la valutazione dei progetti da parte della C.P.C. (Commissione per la pianificazione territoriale e del paesaggio) e della C.E.C. (Commissione edilizia comunale). I parametri e le indicazioni urbanistico-edilizie dovranno essere chiari, coerenti con le destinazioni urbanistiche contenute nei perimetri dei Siti e conformi alle disposizioni provinciali, al fine di semplificare l'istruttoria dei progetti da parte dei tecnici comunali.

2.1.4 Approfondire gli Ambiti fluviali di interesse paesaggistico della Carta del Paesaggio

La Carta del Paesaggio introdotta nel P.R.G. dalla Variante tecnica 2023-2024 ha affrontato il tema del "Paesaggio d'acqua fluviale e qualità delle acque" definendo le aree di protezione fluviale, in coerenza con il P.U.P. e con le altre normative provinciali in materia. L'introduzione nel P.R.G. degli

Ambiti fluviali di interesse ecologico, parte del sistema di protezione delle acque, sono stati oggetto della Variante tecnica 2023-2024, che ne ha definito i limiti, la classificazione e la disciplina. Per completare il sistema di protezione degli ambiti fluviali è necessario affrontare il tema del paesaggio d'acqua, inteso come Ambiti fluviali di interesse paesaggistico. La Carta del Paesaggio ha interpretato questi ambiti come ambiti territoriali *“relazionati sotto il profilo paesaggistico con i sistemi fluviali principali”*. La riqualificazione ambientale in tali ambiti si coniuga con la necessità di definirne le regole, finalizzate a garantire il risparmio idrico, i sistemi di laminazione a fini di difesa idraulica del territorio, il recupero delle acque anche con sistemi di fitodepurazione. Contemporaneamente deve essere indagata la possibilità di individuare, lungo i sistemi fluviali e sul territorio in genere, infrastrutture blu attrezzate che, come strumento di riqualificazione del territorio, si prestano a ospitare sistemi attrezzati di connessione, attraverso una mobilità sostenibile, delle aree urbanizzate, costituendone contemporaneamente elementi di ricucitura dei bordi urbani, tema questo individuato come Corridoi di Rigenerazione Blu dalla Carta del Paesaggio. L'approfondimento nel P.R.G. di questi temi completerà la definizione degli Ambiti di protezione fluviale.

2.2 Sostegno ai processi di recupero e di riqualificazione, contrastando il rischio di abbandono e degrado

Diversi ambiti della città saranno, nei prossimi anni, oggetto di dismissione e di processi di rigenerazione urbana. Tali processi fanno parte della normale evoluzione della città e sono conseguenti al continuo mutamento delle destinazioni e delle funzioni all'interno del tessuto urbano. Questi processi, da un lato portano con sé il rischio di vedere ampie parti di città perdere di attrattività, dall'altro costituiscono straordinarie occasioni per rifunzionalizzare determinati ambiti e ridare qualità urbana e riconsegnare, attraverso il recupero di questi ambiti e di edifici abbandonati, nuova bellezza alla città. Per ottenere risultati ottimali, sarà opportuno procedere quanto più possibile mediante concorsi di progettazione.

Le strategie specifiche

2.2.1 Promuovere il recupero di edifici abbandonati

Il territorio comunale è interessato dalla presenza di un notevole numero di edifici dismessi e abbandonati, i quali ben si prestano ad essere sottoposti a processi di rigenerazione urbana, volti al recupero del patrimonio immobiliare, quale bene comune. Così come per la realizzazione di edifici privati, anche per la pianificazione di edifici da adibire a pubblica funzione bisogna incentivare l'utilizzo del patrimonio esistente, promuovendo la riqualificazione e il ripristino di edifici e aree dismesse o degradate, anziché prevederne la demolizione con la conseguente costruzione di nuove strutture. La priorità rimane perseguire l'obiettivo di tutelare e salvaguardare il suolo, inteso come risorsa naturale non rinnovabile.

Il riutilizzo di edifici esistenti consente di limitare notevolmente il consumo di suolo, con conseguenti benefici in termini ambientali, paesaggistici, ma anche sociali. Da una parte, infatti, si favorisce una pianificazione sostenibile degli spazi, con un occhio di riguardo a quanto concerne la salute ambientale del nostro territorio. Dall'altra parte si limita la formazione di fenomeni di degrado che possono facilmente prendere piede e cronicizzarsi laddove manca un'occupazione costante degli edifici e delle aree, anche per scopi sociali e ricreativi. Oltre a un riscontro in merito alla sostenibilità, nel non consumare risorse naturali, il processo di rigenerazione favorisce anche la conservazione del valore storico e architettonico dei beni immobili, comportando una valorizzazione dei luoghi in cui essi si trovano. A tal proposito si possono valutare forme incentivanti a livello di Piano Regolatore Generale, in modo tale da favorire concretamente il recupero di edifici dismessi. Coerentemente con quanto concerne l'obiettivo di limitare il consumo di suolo, vengono definiti i criteri di esclusione da queste modalità di recupero, per gli edifici ricadenti in aree agricole e a bosco, al fine di limitare il consumo dello stesso. Per facilitare i processi di recupero potranno essere studiati meccanismi premiali o agevolazioni finalizzate ad incentivare il coinvolgimento di capitali privati. Laddove vi sia il coinvolgimento del privato, si ritiene imprescindibile il mantenimento di una forte regia pubblica, volta ad assicurare il miglior risultato in termini di qualità urbana e vivibilità. L'individuazione di edifici dismessi da riqualificare e da sottoporre a un processo di recupero potrà inoltre rappresentare un ulteriore strumento per rispondere alla eventuale necessità di nuovo fabbisogno abitativo, in particolare se ubicati in zone in cui venga rilevata una carenza di abitazioni, strutture e servizi.

Risulta altresì utile individuare e raccogliere i casi presenti sul territorio in un catalogo, procedendo con una mappatura e una classificazione degli edifici in base al loro stato di conservazione, fase necessaria per un ipotetico ripristino dell'immobile, in modo tale da avere un'idea chiara della mole di lavoro e del bilancio economico necessari per eventuali interventi.

Al fine di promuovere una partecipazione collettiva alle iniziative di riqualificazione e valorizzazione del Comune, si può pensare di coinvolgere direttamente i privati in una iniziativa che preveda

l'individuazione e la segnalazione di edifici abbandonati o aree dismesse presenti sul territorio comunale, come avviene ad esempio per il progetto Sedotti&Abbandonati². Di volta in volta, raccogliendo i dati provenienti dal censimento del patrimonio immobiliare, si può procedere ad implementarne la mappatura, delineando un quadro chiaro dei beni a disposizione, sia pubblici che privati. La variante strategica darà la possibilità di segnalare ulteriori immobili corredandoli preferibilmente con una proposta di recupero estesa, se necessario, anche agli ambiti limitrofi. Rimane l'eventuale possibilità di mettere in atto meccanismi che consentano di recuperare i volumi spostandoli all'interno del territorio comunale mediante il riconoscimento di crediti edilizi.

2.2.2 Favorire la sperimentazione di usi temporanei/transitori e il mix funzionale

I diversi ambiti oggetto di rigenerazione urbana corrono il rischio di diventare vuoti urbani oggetto di abbandono e degrado. Per limitare tale fenomeno è opportuno avviare la sperimentazione di usi temporanei di queste parti di città, contribuendo a rendere più sicure le zone in cui si trovano. Il loro costante utilizzo durante l'arco della giornata, infatti, limita il verificarsi di situazioni di abbandono e di degrado, favorendone la fruizione da parte di una più ampia utenza. Inoltre, il fatto di poter sperimentare diverse tipologie di utilizzo è, al contempo, occasione per rispondere alle diverse esigenze di una comunità in costante evoluzione e facoltà di indagare nuovi orizzonti nel campo della pianificazione urbana. Un esempio di utilizzo temporaneo può essere quello in cui il medesimo spazio viene utilizzato per una specifica attività, ma per un periodo limitato oppure per usi congiunti di diverse attività con cadenza ciclica. Il riuso transitorio invece prevede azioni sperimentali per arrivare gradualmente alla definizione delle funzioni da sviluppare con il progetto.

Per raggiungere tale obiettivo è necessario avviare un dialogo con la Provincia per l'aggiornamento della disciplina già presente nella L.P. 15/2015 sugli usi temporanei.

2.2.3 Definire nuove regole insediative volte a favorire la permeabilità degli ambiti

Uno sguardo privilegiato al tessuto urbano e alle connessioni fra le diverse parti della città si concentra sulla permeabilità degli ambiti. Per questo scopo è fondamentale la realizzazione di attraversamenti che semplifichino e favoriscano le relazioni fra i diversi isolati.

Andranno dunque definite regole capaci di agevolare la permeabilità e nel contempo di evitare situazioni che la ostacolano, per esempio ripensando l'utilizzo di tipologie edilizie costituite da edifici in linea con uno sviluppo longitudinale eccessivo, spesso barriere fisiche e ostacoli per le interazioni tra parti della città. In particolare, laddove sia previsto lo sviluppo di nuovi tessuti urbani, è opportuno che questi avvengano secondo un rapporto proporzionato tra dimensione dei lotti e maglia stradale.

² Sedotti&Abbandonati, progetto promosso da Scienza&Mestieri, rivista del Collegio degli Ingegneri del Trentino, che pone l'attenzione sul tema degli edifici abbandonati (www.sedottieabbandonati.com).

2.2.4 Individuare regole per incentivare l'edificazione in altezza

Si rende utile l'avvio di un'analisi esplorativa sull'opportunità di costruire in altezza, finalizzata a riservare maggiori spazi pertinenziali -pubblici o collettivi- verdi e permeabili, in grado di dialogare in maniera ottimale con lo spazio pubblico e di generare qualità urbana, all'interno di un'idea che non può limitarsi al piano estetico ma espliciti un pensiero sulla Trento futura.

La condivisione di questa possibilità porterà all'individuazione delle regole più appropriate per un suo sviluppo, fissandone gli ambiti di intervento: in questo caso il termine ambito avrà diverse accezioni non necessariamente limitate ai contesti meramente territoriali.

Le regole potranno dunque concentrarsi sugli ambiti di rigenerazione urbana come quelli forse più indicati per cimentarsi anche col tema delle altezze, perché eminentemente interessati dalla necessità di importanti riqualificazioni urbanistiche, senza trascurare l'ipotesi di coinvolgere anche altre zone soggette a pianificazione attuativa, ma non ancora urbanizzate. Ciò premurandosi sempre di verificare che costruire in altezza comporti reali vantaggi in termini di vivibilità e di attenzione all'ambiente, affrontando l'impatto paesaggistico con un ragionamento sulla scala urbana in generale e sulle relazioni del nuovo skyline con la conformazione della valle. L'analisi potrà dunque portare all'eventuale individuazione dei contesti adeguati, aree che per posizione, accessibilità, vocazione, relazioni con le preesistenze e connessioni, meglio si prestano a uno sviluppo in altezza, argomentando la creazione di nuovi landmark.

3. Gli obiettivi e le strategie specifiche relative alla sfida ECO TRENTO

3.1. Salvaguardia e valorizzazione del territorio agricolo e rurale, con contestuale verifica dell'attualità e della coerenza della perimetrazione delle aree e della classificazione degli edifici esistenti

Il territorio del Comune di Trento è la porzione di area della Provincia che presenta il maggior numero, per estensione, di aree agricole. Ciò comporta la necessità di salvaguardare e valorizzare le suddette zone, al fine di preservare le peculiarità che le contraddistinguono. L'identità agricola del territorio comunale si manifesta, grazie anche alla tradizionale predisposizione dell'ambiente naturale a offrire prodotti di qualità, nella particolare cura del territorio rurale da parte di agricoltori e operatori economici. I settori maggiormente produttivi, tra cui la vitivinicoltura in particolare, ma anche l'ortofrutticoltura e la zootecnia, sono anche fonte di una crescente attrazione per il turismo enogastronomico. La posizione altimetrica del territorio, unita alle condizioni climatiche favorevoli e alle tecniche produttive d'eccellenza, consentono infatti di produrre svariate eccellenze locali. Un esempio è dato sicuramente dallo spumante *Trentodoc*, che vanta riconoscimenti importanti sia a livello nazionale sia internazionale.

La salvaguardia delle zone agricole e rurali si traduce, non solo nella salvaguardia del valore storico che l'attività agricola ha attribuito al territorio, ma anche nella valorizzazione delle imprese che operano con successo in questo settore dell'economia cittadina. Favorire un processo di valorizzazione del suolo agricolo è inoltre importante ai fini della conservazione delle caratteristiche intrinseche del territorio, anche attraverso il recupero produttivo di zone non più coltivate. La salvaguardia delle zone agricole e rurali mira anche a qualificare l'attrattività della città per chi la sceglie quale luogo di vita e di lavoro o per turismo e, in questa ottica, la variante intende mettere in primo piano il settore agricolo nell'ambito delle scelte di piano.

Le strategie specifiche

3.1.1 Limitare il consumo di suolo e favorirne la permeabilità

Come indicato anche dalla normativa provinciale vigente in materia urbanistica, l'azione pianificatoria deve perseguire l'obiettivo di limitare il consumo di suolo, quale bene pubblico e risorsa essenziale

non rinnovabile, al fine di tutelare le generazioni future e di garantire loro i medesimi benefici ambientali e paesaggistici, favorendo una gestione sostenibile del territorio. I numerosi vantaggi a livello ambientale che derivano dalla salvaguardia delle zone agricole si concretizzano nel ruolo fondamentale che il suolo assume, ad esempio, nella protezione della biodiversità, favorendo la proliferazione di flora e fauna, nella regolazione del clima, evitando la formazione di isole di calore nelle zone urbane, e nella regolazione del ciclo idrogeologico, permettendo il drenaggio delle acque meteoriche e riducendo così il dilavamento. Il fenomeno della impermeabilizzazione, quale copertura artificiale del suolo naturale che inibisce il drenaggio dell'acqua, può provocare conseguenze anche catastrofiche, soprattutto a seguito del verificarsi di eventi meteorologici estremi, sempre più frequenti a causa del cambiamento climatico. Limitare il consumo di suolo resta, quindi, un punto centrale nel processo di pianificazione del territorio, volto alla conservazione e alla tutela dello stesso, protraendo i benefici che ne conseguono. Pertanto, l'eventuale determinazione di nuove aree edificabili da introdurre sul territorio comunale deve essere la conseguenza di una attenta e comprovata esigenza della comunità, sostenuta dalla difficoltà di attuare soluzioni alternative per il soddisfacimento di tale necessità, quali la riqualificazione di edifici e aree abbandonate. In particolare, la strategia prefigurata per la determinazione di nuove possibili zone edificabili su suolo agricolo, o comunque su suolo non urbanizzato, prevede in prima battuta la stima del fabbisogno abitativo tramite un'analisi della reale necessità di nuove previsioni insediative. In caso di dimostrata necessità di nuove previsioni, si dovrà agire in base al principio di limitazione al consumo di suolo e quindi privilegiare aree già urbanizzate per l'insediamento delle nuove previsioni insediative. Solo dopo aver valutato le possibilità di riutilizzo di aree urbanizzate e di immobili dismessi, si potrà intervenire su aree agricole, o comunque non urbanizzate, sulla base dei seguenti criteri e regole: coerenza con la Carta del paesaggio, coerenza con l'individuazione dei bordi e delle aree di completamento, tenuto conto della valenza produttiva e identitaria, dell'idoneità delle infrastrutture, della mitigazione degli effetti dei cambiamenti climatici, della sicurezza del territorio, della conservazione degli habitat e della valenza ricreativa e culturale. I criteri introdotti saranno utilizzati anche per eventuali riconsiderazioni di istanze non accolte in precedenti varianti, ove specificatamente richiesto tramite nuove osservazioni. Anche la progettazione di opere pubbliche dovrà, preferibilmente, essere coerente con il procedimento metodologico volto a privilegiare, in prima istanza, la localizzazione su aree già urbanizzate. Per recuperare suolo permeabile è auspicabile perseguire, ove possibile, operazioni di depavimentazione dei suoli impermeabilizzati, ovvero ricoperti da superfici artificiali, ma che risultano ridondanti o non necessarie. Anche la depavimentazione di piccole superfici può, nell'insieme, contribuire positivamente alla capacità di assorbimento delle acque meteoriche in ambito urbano.

3.1.2 Prendere atto degli interventi di bonifica e delle trasformazioni a fini agricoli autorizzati sul territorio

Uno degli effetti più rilevanti dei cambiamenti climatici in atto, e che riguarda in particolare l'attività agricola, è quello della necessità di spostare determinate colture a quote più elevate, a seguito dell'aumento dei periodi caldi e siccitosi, che rendono inidonei alle coltivazioni tradizionali i terreni di fondovalle e prima collina utilizzati fino a ora. Questo fenomeno sta già interessando anche il territorio del Comune di Trento, e, accentuato dalle spinte economiche di aumento dei quantitativi di produzione, si traduce nella necessità, da parte degli operatori economici, di procedere a utilizzare terreni boscati, spesso a quote più elevate, per trasformarli in nuove aree agricole. Spesso si tratta di terreni coltivati abbandonati, che il bosco ha colonizzato, ma anche di bonifiche che prevedono la trasformazione di coltura di intere porzioni di bosco, autorizzate dal Servizio Foreste e Fauna della Provincia autonoma di Trento. Questo fenomeno di trasformazione del territorio è disciplinato anche dalle norme urbanistiche provinciali che prevedono: l'applicazione della disciplina delle aree agricole di pregio del P.U.P. alle aree oggetto di trasformazione di aree boscate a fini agricoli; in attesa del recepimento di dette aree agricole nel P.R.G., ad ultimazione dei lavori di cambio di coltura, le bonifiche autorizzate e gli accertamenti forestali vengano registrati a livello comunale nell'apposito Registro delle aree agricole; il Comune recepisca nel P.R.G. dette aree attraverso adeguamento cartografico o con variante. Le aree oggetto di cambio di coltura inserite nel Registro comunale delle aree agricole e non ancora recepite, saranno quindi inserite nel P.R.G. assegnando ad esse la classificazione agricola più idonea, con riguardo al tipo di coltura previsto dall'intervento. La trasformazione può infatti prevedere come esito la creazione sia di aree agricole sia di aree a pascolo.

3.1.3 Riconoscere e valorizzare i bordi urbani al fine di limitare la dispersione delle aree urbanizzate a scapito delle aree rurali

Il territorio del Comune di Trento è storicamente imperniato sulla città di Trento, centro nodale di tutta la provincia che occupa il fondovalle dell'Adige, attorno al quale sono disposti, occupando sia il fondovalle che le pendici collinari circostanti, i nuclei urbani dei sobborghi. Questo schema è stato in parte stravolto dall'urbanizzazione degli anni dal dopoguerra in poi, che ha determinato l'espansione sia della città di Trento, sia di molti dei sobborghi, a scapito del territorio rurale, creando spesso ambiti urbani poco definiti, che tendono a fondere gli insediamenti tra loro. Per porre rimedio alla dispersione delle aree urbanizzate, è necessario quindi analizzare il territorio per riconoscere gli elementi naturali o antropici che possono assumere il ruolo di bordo tra il territorio naturale e rurale e le aree urbanizzate. La Carta del paesaggio, introdotta dalla Variante tecnica 2023-2024, ha analizzato la struttura del territorio comunale riconoscendo 9 ambiti territoriali omogenei e individuando, per ognuno di essi, i sistemi di paesaggio caratterizzanti e i modelli insediativi. Partendo da questa

analisi, la Carta ha definito i criteri e gli indirizzi per ogni sistema di paesaggio e ha identificato alcune aree del territorio come Siti di Valore, Tutela e Attenzione Paesaggistica di carattere identitario, urbano e rurale, che la Variante tecnica 2023-2024 ha introdotto con valore cogente nel P.R.G. di Trento. Partendo proprio dai Siti di valore e dalle proposte di Corridoi di rigenerazione Verdi e Blu della Carta del paesaggio, integrati dalle Aree di protezione fluviale - Ambiti fluviale di interesse ecologico, introdotte anch'esse nel P.R.G. dalla Variante tecnica 2023-2024, questa Variante strategica intende investigare la presenza sul territorio di elementi fisici (forre, fiumi e torrenti, emergenze geologiche), naturali (sistemi forestali, aree ad elevata integrità o naturalità o ad alto valore ecologico) o antropici (ambiti di particolare valore paesaggistico, aree agricole di particolare valore, parchi urbani e periurbani, alberature, edifici e complessi di notevole valore culturale e storico), che vengono utilizzati come presupposti per definire i bordi urbani e le aree di margine dei bordi stessi, fissandone le regole in coerenza con i criteri e gli indirizzi già individuati dalla Carta del Paesaggio: valenza produttiva e identitaria, mitigazione effetti dei cambiamenti climatici, sicurezza del territorio, conservazione degli habitat e valenza ricreativa e culturale.

3.1.4 Ricognizione ed eventuale riclassificazione degli edifici esistenti in aree rurali

Nel territorio rurale sono presenti alcuni edifici con prevalente destinazione residenziale e, comunque, non coerente con l'attività agricola e con aree a bosco. In alcuni casi, questi edifici sono di antica origine e presentano caratteristiche tipologiche, architettoniche e la presenza di elementi storici degni di essere mantenuti. In altri casi, gli edifici sono sorti in epoche più recenti sulla base di norme non più vigenti. Spesso le pertinenze di questi edifici sono costituite da giardini e verde privato non più compatibili con una destinazione di tipo agricolo o boscato. Si prevede una ricognizione degli edifici esistenti in tali aree al fine di verificare l'opportunità di assegnarvi una destinazione più coerente con le loro caratteristiche, sulla base dei seguenti criteri:

- edifici residenziali con le loro pertinenze, che non possiedono caratteristiche di area agricola o area a bosco;
- edifici o piccoli nuclei di origine storica, meritevoli di una maggior tutela e valorizzazione anche ai fini paesaggistici (in coerenza con la Carta del paesaggio e con le norme della Variante tecnica);
- aree del territorio urbanizzate in epoca anteriore al P.R.G. '89 e ora classificate in aree di tipo E;
- verifica dell'eventuale carico urbanistico e delle opere di infrastrutturazione derivante da una loro diversa classificazione.

Eventuali ripermitezzazioni in ampliamento delle attuali aree edificabili, devono essere indirizzate esclusivamente a risolvere problemi locali rispetto all'inefficacia delle previsioni in atto, pur sempre nel rispetto delle condizioni stabilite dal P.U.P. per la riduzione di aree agricole e aree agricole di pregio.

Devono essere coerenti con il principio di limitazione del consumo di suolo agricolo e con la creazione di bordi urbani, definiti al fine di evitare l'ulteriore dispersione delle aree urbanizzate.

3.1.5 Valutazione ed eventuale implementazione delle norme che regolano la possibilità di intervento sugli edifici esistenti in aree agricole finalizzate alla maggior tutela delle stesse

L'obiettivo della limitazione al consumo di suolo si collega indissolubilmente al tema degli interventi sugli edifici esistenti nelle aree agricole. Il territorio rurale è infatti costellato da una moltitudine di costruzioni sorte nel tempo per assolvere alle necessità dei vari sistemi agricoli, quali masi e relative costruzioni rurali, edifici più recenti sorti a causa dell'insediamento di nuove aziende agricole, edifici di servizio quali capannoni o depositi destinati sia ad attività agricole che artigianali. A questi si sono aggiunti nel tempo, per diverse motivazioni, altri edifici con destinazione residenziale o turistica. Il fenomeno dell'insediamento residenziale in aree rurali ha conosciuto fasi alterne. Dopo un periodo in cui era prevalso l'abbandono delle strutture edilizie nelle aree rurali perché le strutture erano fatiscenti o lontane dai centri abitati e quindi poco servite, si è assistito a un recupero della residenzialità nelle aree agricole, prima attraverso il recupero e la ristrutturazione di edifici preesistenti abbandonati, in seguito, anche a causa delle normative urbanistiche più favorevoli e dietro la spinta del mercato immobiliare, attraverso la demolizione di vecchie strutture e successiva ricostruzione con aumenti volumetrici anche di notevole impatto paesaggistico, che hanno dato origine a nuovi complessi residenziali che, se appetibili da chi è alla ricerca della "casa nel verde", si pongono come elemento di disturbo per l'esercizio della stessa attività agricola da parte degli imprenditori agricoli come da loro costantemente lamentato. Questi interventi creano notevoli problemi anche all'organizzazione dei servizi pubblici sul territorio perché spesso sono localizzati ai margini o addirittura lontani dai centri urbani, sono serviti da viabilità e infrastrutture inadeguate e presentano difficoltà di accesso ai sistemi di mobilità pubblica o sostenibile. Si pone quindi la necessità di ridurre il carico antropico e gli impatti che la residenzialità diffusa nelle aree rurali porta con sé, rivedendo le norme vigenti nel P.R.G. e introducendo nuove regole per l'utilizzo a fini residenziali degli edifici in queste aree.

Il percorso deve coinvolgere necessariamente il Servizio Edilizia privata, che più di tutti affronta quotidianamente questi temi, al fine di definire una disciplina chiara e semplificata che dia risposta a quanto sopra, con interventi che vadano nella direzione della riduzione del carico antropico e verso la revisione delle possibilità di ampliamento degli edifici esistenti attualmente ammesse dalle norme del P.R.G., evitando però di introdurre procedure di controllo che portino all'appesantimento dell'istruttoria delle pratiche edilizie. Fondamentale sarà anche la collaborazione con la P.A.T. finalizzata alla ridefinizione delle norme che consentono l'accorpamento degli edifici esistenti sul lotto edificatorio.

3.1.6 Costruzione di un percorso concertato per la definizione e la regolamentazione degli interventi sugli edifici dismessi in area agricola

È stata posta, da parte degli imprenditori agricoli, la richiesta di trovare risposta alla possibilità di riutilizzo degli edifici dismessi dall'attività rurale per finalità, non solo residenziali, come previsto dalle norme provinciali, ma anche per dare alloggio temporaneo ai lavoratori che periodicamente vengono reclutati dalle varie aziende, per effettuare lavori legati ai cicli colturali e alla raccolta dei prodotti.

Le norme urbanistiche provinciali dettano già la disciplina e le condizioni per l'utilizzo degli edifici da parte di imprenditori agricoli per la realizzazione di alloggi per il conduttore, i suoi familiari e per i collaboratori. È necessario, tuttavia, individuare, con la PAT e con tutti i soggetti coinvolti, un percorso che porti alla definizione condivisa di nuove regole per gli edifici dismessi in area agricola.

3.1.7 Integrare la dimensione ambientale ed ecologica nella pianificazione urbanistica completando il percorso per la definizione delle reti ecologiche e ambientali in adeguamento al P.U.P.

Il P.U.P. assegna alla Tavola delle reti ecologiche il compito di individuare le aree interessate dalle reti idonee a interconnettere gli spazi e le risorse naturali dei territori, in modo da assicurare la funzionalità ecosistemica e, in particolare, i movimenti di migrazione e dispersione necessari alla conservazione della biodiversità e degli habitat. Le reti ecologiche sono costituite dalle risorse idriche, dalle aree di protezione delle risorse idriche, dalle aree ad elevata naturalità e dalle aree ad elevata integrità. Alcuni di questi temi sono già parte integrante della pianificazione comunale, quali le risorse idriche e gli ambiti fluviali di interesse ecologico. Per completare e rendere organica la dimensione ambientale ed ecologica, è necessario che la pianificazione comunale, che assolve contemporaneamente il ruolo di Piano Territoriale della Comunità, in collaborazione con i soggetti competenti quali i Servizi provinciali e il M.U.S.E., approfondisca le indicazioni del P.U.P., soprattutto per quanto riguarda l'individuazione e la definizione degli elementi territoriali che assumono il ruolo di nodi e corridoi ecologici. Si intende quindi approfondire il tema dei Corridoi di rigenerazione verdi e blu della Carta del Paesaggio e integrarli nel sistema di interconnessione ecologica e ambientale del territorio comunale, quali elementi strutturali del territorio stesso, e elementi fondamentali per la riqualificazione, valorizzazione e vivibilità della città e dei sobborghi.

4. Gli obiettivi e le strategie specifiche relative alla sfida TRENTO ACCESSIBILE

4.1 Pianificazione aggiornata alle previsioni dei processi di trasformazione che interessano la città di Trento

Negli ultimi anni, a Trento, sono in corso una serie di progetti e cantieri infrastrutturali che rivoluzioneranno l'assetto urbanistico della città, in particolare: il bypass ferroviario, l'interramento della ferrovia, il nuovo sistema di trasporto pubblico locale Nordus valutando anche la realizzazione di un sistema tramviario, il nuovo hub intermodale e il grande impianto di collegamento tra la città e il monte Bondone.

Accanto ai grandi progetti infrastrutturali, vi sono una serie di aree o funzioni che necessitano di essere ripensate o ricollocate. Una particolare attenzione andrà posta alle aree S.I.N., considerato che le funzioni insediabili sono strettamente correlate alla bonifica dei terreni e che potranno essere individuate anche funzioni per servizi da attuarsi attraverso procedure espropriative. In particolare nell'ambito nord della città troviamo: ex Atesina, zona nord quartiere San Martino, compendio Vigili del fuoco, ex stazione e officine Trento - Malé; nell'ambito centrale: Grande Impianto, Destra Adige, area Briamasco, Piazzale San Severino, ex CTE, ex Autostazione delle corriere, aree caserme militari, ospedale Santa Chiara e altre strutture sanitarie, il comparto B del Piano Guida "ex-Michelin"; nell'ambito sud: area San Vincenzo e nuovo stadio, nuovo Ospedale e Scuola di Medicina, progetto riqualificazione della Fersina.

Per affrontare queste sfide sono stati attivati diversi percorsi di approfondimento: il Programma di sviluppo urbanistico "La città e il fiume" e SuperTrento, il percorso partecipato per definire le linee guida per la progettazione della superficie liberata dai binari tra lo Scalo Filzi e il Muse, parallelamente alla stipulazione del protocollo fra PAT, Comune di Trento, RFI e FS Sistemi Urbani per l'attuazione della seconda fase del "Progetto integrato di Trento", che riguarda l'interramento del tratto cittadino della ferrovia, la realizzazione della nuova stazione ipogea, la riqualificazione urbanistica delle aree liberate in superficie e il progetto di sviluppo di un sistema nord-sud di trasporto urbano ad alta capacità e frequenza. Il costante dialogo fra gli approfondimenti strutturali-ingegneristici e quelli urbanistici dovrà originare una corretta ricucitura e valorizzazione delle aree e degli edifici che verranno dismessi con l'ambizione di generare un sistema di mobilità pubblica efficace, conveniente e di alto valore ambientale ed architettonico. Gli esiti di questi percorsi sono concordi nel ridefinire la previsione del boulevard sull'area liberata dai binari, previsto dall'arch. Joan Busquets e dedicato

principalmente alla mobilità veicolare, in un asse dedicato alla mobilità dolce, ai parchi, nonché a piazze e funzioni pubbliche.

Questi ambiti dovranno necessariamente svilupparsi, all'interno di quadro coerente in cui le grandi funzioni urbane dialoghino con il sistema infrastrutturale per fare in modo che la città cerchi di superare le caratteristiche geografiche, che da sempre pongono sfide rilevanti al funzionamento della città e il rapporto del centro con i sobborghi.

Il progetto del grande impianto costituisce, in tale senso, una straordinaria occasione di connessione e avvicinamento della parte occidentale del territorio comunale con il centro città, non solo dal punto di vista turistico ma anche di quello residenziale. Il progetto, prevedendo una serie di fermate quali "Destra Adige", "Sardagna", "Vaneze" e "Vason", si configura come un nuovo sistema di trasporto pubblico, visti i bacini di utenza presenti, ed è anche una straordinaria occasione di riqualificazione urbana e di insediamento di nuovi servizi nei pressi delle stazioni dell'impianto. La realizzazione del grande impianto dovrà definire il ruolo del monte Bondone nel sistema città - montagna, anche attraverso la riqualificazione degli elementi detrattori costituiti, ad esempio, da edifici dismessi e abbandonati e la razionalizzazione delle politiche della sosta. In tali contesti potranno essere insediati servizi a disposizione di turisti e residenti contribuendo a configurare il tessuto di un paese alpino. Inoltre la connessione rapida con la città potrà favorire, nelle stagioni calde, utilizzi legati a condizioni climatiche più favorevoli in quota rispetto al fondovalle.

Le strategie specifiche

4.1.1 Definizione di un nuovo assetto urbano coerente dal punto di vista morfologico e infrastrutturale

Nell'affrontare le trasformazioni urbane lungo l'asse del fiume Adige e del tracciato ferroviario (nell'ottica dell'interramento del suo tratto storico cittadino) -ma anche più in generale nel resto del territorio- si dovrà mantenere costantemente una visione ampia che superi la tentazione di affrontare le singole questioni secondo una logica episodica ed emergenziale.

I grandi progetti infrastrutturali saranno attivati su Trento all'interno di un disegno urbano coerente dal punto di vista della forma, delle funzioni e delle connessioni, ma insieme a essi sarà la città stessa -con i suoi pieni e i suoi vuoti- a trasformarsi secondo lo stesso pensiero ordinatore di scelte consequenziali e congruenti fra loro: un pensiero non limitato alle parti di città ma concentrato sulle relazioni esistenti e potenziali fra le stesse e col loro intorno. È per questa ragione che andrà valutata l'opportunità di ordinare e concentrare funzioni e servizi sulle direttrici della mobilità potenziate e razionalizzate, assicurando, al contempo, uno sguardo privilegiato al rapporto con le altre realtà della "città arcipelago".

In questo senso non si potrà focalizzare l'attenzione esclusivamente sull'asse nord-sud oggetto delle importanti scelte e opere infrastrutturali ma andrà sempre garantita la massima permeabilità secondo le direttrici est-ovest, capaci di ricucire le fratture urbane e connettere parti di città storica e consolidata con altre parti protagoniste di rigenerazioni epocali e con altre ancora che caratterizzano la specificità di Trento e dei sobborghi distribuiti sul suo territorio.

4.2 Integrazione della pianificazione urbanistica con la pianificazione della mobilità

Nell'ottica già delineata dal P.U.M.S. di incentivare la mobilità dolce e il trasporto pubblico, l'integrazione tra urbanistica e mobilità sarà determinante per lo sviluppo della città. In questa prospettiva si dovrà cercare di non appesantire ulteriormente ambiti urbani già sovraccarichi di elementi produttori di traffico e con carenze del sistema infrastrutturale e trasportistico e di ubicare nuove funzioni urbane in contesti che possono sviluppare e sostenere un adeguato sistema infrastrutturale. In tal senso lo sviluppo del progetto della linea tramviaria da Spini a Mattarello e il raddoppio della linea ferroviaria locale della Trento-Malé, dalla stazione ferroviaria fino a Spini, saranno due sistemi di spostamento rapido ed efficiente lungo la direttrice nord-sud, e costituiranno l'asse su cui densificare lo sviluppo della città, anche in relazione al contenimento della dispersione urbana e alla sostenibilità degli insediamenti. In parallelo andranno potenziati i sistemi di connessione con i sobborghi che non si collocano lungo questa direttrice, ma che per questo non devono rimanere in secondo piano. In tema di mobilità si dovranno tenere in considerazione anche progetti di lungo periodo, che avranno un importante impatto sull'assetto urbano: il primo è la previsione di spostare il tratto di A22 che lambisce la città in galleria, tra la zona a sud dell'area ex "Italcementi" e la zona a nord del casello di "Trento centro", con il conseguente spostamento della tangenziale sul tratto di autostrada liberato e il declassamento dell'attuale tangenziale a strada urbana; la seconda è il progetto per la realizzazione del passante del Buonconsiglio che prevede un tunnel viabilistico che collega Piazza Venezia con la parte nord del quartiere San Martino.

Verrà inoltre valutata la possibilità di uno spostamento del Rio Lavisotto, al fine di permettere un allargamento di via Brennero con conseguente possibilità di realizzare una nuova ciclabile e corsie preferenziali per il trasporto pubblico. Sempre su via Brennero, all'altezza di Scalo Filzi, dovrà essere posta attenzione alla necessità di ripensare la viabilità con una rotonda in posizione baricentrica rispetto al quartiere San Martino, alla futura Stazione ferroviaria provvisoria e alle aree circostanti, che permetterà di gestire i flussi di traffico su via Brennero in entrambe le direzioni e gli accessi alla Stazione provvisoria, sia per quanto concerne il trasporto pubblico che privato.

Le strategie specifiche

4.2.1 Implementare il sistema delle cerniere di mobilità previste dal P.U.M.S. e dei parcheggi di attestamento

Il P.U.M.S. stima circa centomila veicoli al giorno in ingresso nella città e individua delle cerniere di mobilità in grado di intercettare i flussi veicolari che quotidianamente entrano in città.

Per intercettare i flussi provenienti da nord, est e sud, il P.U.M.S. prevede dei parcheggi scambiatori collocati rispettivamente nei pressi della rotatoria “Bermax”, nelle aree dello svincolo fra via Brennero e la tangenziale e presso l’area San Vincenzo. Tutte le cerniere di mobilità sono servite dal sistema di trasporto pubblico in sede propria (Nordus) che garantisce un servizio a frequenza regolare e collega i maggiori poli attrattori esistenti o di futura realizzazione.

In Destra Adige, presso l’area ex Italcementi, è prevista una ulteriore cerniera di mobilità in una struttura di parcheggio multipiano, direttamente collegata con il grande impianto e l’hub intermodale e, tramite la passerella ciclo pedonale sul fiume Adige, con il centro città.

Un primo tassello di questo disegno è stato avviato con la variante non sostanziale per opere pubbliche 2024, mediante l’inserimento di un parcheggio di interscambio da 230 posti auto con l’attuale T.P.L., e in futuro con il Nordus, nei pressi della rotatoria “Bermax”.

È evidente, tuttavia, che il P.U.M.S. non può da solo risolvere il tema dei flussi di traffico in entrata e in uscita che interessano quotidianamente la città, perché questi provengono dai territori confinanti in virtù del pendolarismo causato dal crescente costo della casa nel capoluogo, che quindi espelle abitanti dalla città, ma al tempo stesso dalla presenza, nella stessa, di molti posti di lavoro. In quest’ottica si auspica l’apertura di un confronto con la P.A.T. anche sul tema dell’elaborazione di un Piano Provinciale della mobilità, che possa implementare i collegamenti di trasporto pubblico da e verso il capoluogo, anche potenziando ulteriormente i collegamenti su ferro già esistenti, quali la ferrovia della Valsugana, che attraversa la collina est, e la ferrovia Trento-Malè.

4.2.2 Integrare mobilità e ambiti di rigenerazione

Nella prospettiva di un’importante implementazione del trasporto pubblico, del conseguente superamento dell’equazione abitanti uguale automobili, e dell’abbandono dell’imperativo di fornire a ogni cittadino il parcheggio per la propria vettura (con la conseguente e coerente riduzione degli standard a parcheggi), andrà incentivata l’ulteriore realizzazione di parcheggi pertinenziali privati a servizio dei residenti e delle attività economiche. Questo potrà avvenire attraverso l’individuazione delle aree dove intervenire e per mezzo della cessione dei relativi diritti a condizioni incentivanti, in modo da liberare spazi in superficie utilizzabili in altro modo, in particolare, per la realizzazione di spazi aperti, liberi e di qualità volti alla godibilità e più in generale alla vivibilità.

Nella stessa ottica appare evidente come gli standard dei parcheggi nelle zone non residenziali risultino spesso eccessivamente elevati e come tali parcheggi possano rivelarsi attrattori di traffico. A questo scopo si propone di incentivare il ricorso agli studi specifici per valutare l'effettivo quantitativo di parcheggi necessari, rivedendo, quindi, anche attraverso un confronto con la PAT, le norme sugli standard a parcheggio spesso sovradimensionati.

Obiettivo del P.U.M.S. è rendere la città più vivibile, sicura e sostenibile attraverso una nuova gestione delle strade cittadine, trasformate in uno spazio urbano democratico e accessibile, ricercando un equilibrio migliore nella distribuzione degli spazi destinati ai vari utenti della strada, cercando di restituirne il più possibile a pedoni e ciclisti, con interventi pensati per garantire la massima sicurezza e insieme una maggiore vivibilità e attrattività della città.

Di qui il percorso partecipato "Strade da vivere - Trento in movimento" che darà vita a un progetto condiviso per la creazione di "Zone 30", interventi di trasformazione dello spazio stradale che aumentano la sicurezza di tutti gli utenti e migliorano la qualità di vita nei quartieri residenziali con interventi di moderazione del traffico più facili da mettere in pratica e più economici rispetto alla realizzazione di nuove piste ciclabili.

La Variante strategica dovrà evidentemente far proprie queste ambizioni e improntare le proprie scelte a questo diverso modo di vivere la città.

4.2.3 Concentrare eventuali nuove potenzialità edificatorie e servizi favorendo il mix funzionale

La pianificazione di nuove aree urbane, comprensive di spazi residenziali, attività commerciali e servizi, deve essere portata avanti nell'ottica di rendere accessibili tali zone mediante l'utilizzo di trasporto pubblico. Si rende necessario, dunque, operare affinché il T.P.L. sia funzionale ed efficace, rendendolo appetibile al maggior numero di utenti possibile, e quindi preferibile all'uso delle automobili. Per far sì che ciò accada, il tragitto, gli orari di fermata e il servizio in generale devono essere implementati costantemente, al fine di rispondere alle esigenze degli utenti.

L'importanza dell'accentramento di aree urbane e tracciato del trasporto pubblico è data dal fatto che in questo modo si può limitare il fenomeno della dispersione urbana. Quest'ultima, infatti, sarebbe indice di una pianificazione poco attenta alla necessità di collegare tra loro le diverse zone, con conseguenze problematiche relativamente al tema della mobilità e al raggiungimento dei servizi. Inoltre tale fenomeno, la cui peculiarità si contraddistingue per essere una disordinata e incontrollata espansione degli insediamenti verso zone completamente distaccate dai servizi, unita ad un sensibile calo della densità abitativa, comporta un maggiore consumo di suolo e aree verdi. Tra le possibili soluzioni per ovviare a questo problema, vi è quella di prevedere la compresenza di più servizi lungo i futuri tracciati e nelle cerniere di mobilità del T.P.L.. In tal modo sarà possibile rendere appetibili tali zone ad un maggior numero di persone, proprio in virtù del fatto di essere provviste di servizi.

4.2.4 Implementare sistemi di collegamento con gli ambiti collinari e sobborghi

Gli ambiti collinari necessitano di sistemi di collegamento rapido con i fondovalle e il centro città, per tale motivo si dovranno approfondire le idonee ubicazioni di questi sistemi all'interno del tessuto urbano. Il P.U.M.S. indica la possibilità di realizzare dei collegamenti con sistemi di mobilità alternativi (quali scale mobili, ascensori obliqui, cremagliere, impianti a fune, ecc.) tra il fondovalle e diversi versanti della collina. In proposito, appare indispensabile approfondire tali previsioni.

5. Gli obiettivi e le strategie specifiche relative alla sfida TRENTO ACCOGLIENTE

5.1. Definizione del fabbisogno abitativo al fine di definire le scelte di piano coerentemente con le politiche abitative

Da alcuni anni la città si trova a subire diverse dinamiche che influiscono sul tema dell'abitare, rendendo sempre più evidenti gli squilibri tra la domanda abitativa e la capacità di offerta, che non possono più essere ignorati dalla pianificazione. È facile intuire che parte delle cause risiedano, da un lato, nel fatto che la città sia sede di molteplici funzioni di rango elevato come istituti universitari attrattivi, che vedono una popolazione studentesca che si attesta stabilmente tra le 16.000 e le 17.000 unità, centri di ricerca avanzata, e la sede principale dell'azienda ospedaliera provinciale che con il nuovo ospedale e la nuova facoltà di Medicina attrarrà sempre più lavoratori da fuori regione; dall'altro, un sempre maggiore richiamo come città turistica. In particolare, la popolazione universitaria proveniente da fuori regione e la domanda turistica impattano in maniera significativa sulla disponibilità di alloggi per le famiglie residenti, con aumenti significativi sia dei canoni di locazione che dei prezzi di compravendita. Accanto a queste due categorie di utenti, anche le famiglie a basso reddito faticano ad accedere alla disponibilità di alloggi, basti pensare che il Comune riesce a soddisfare soltanto il 10% delle domande di alloggi a canone sostenibile. A tale riguardo è necessario analizzare il tema degli alloggi sfitti e contestualmente il tema del social housing declinandolo secondo i modelli più idonei alla realtà di Trento. Le complesse dinamiche del fabbisogno abitativo vanno analizzate partendo dai dati demografici che, al 31.12.2023, vedono 119.180 residenti, ma evidenziano un aumento costante e significativo dell'indice di vecchiaia a partire dal 2014. In merito alla composizione familiare, inoltre, si registra un aumento dei nuclei di uno o due componenti, a dispetto invece di una riduzione delle famiglie di quattro o cinque componenti. Anche a causa delle dinamiche demografiche, agire sul tema dell'accesso alla casa è estremamente urgente, non solo per attirare lavoratori, ma anche per trattenere i giovani professionisti che vorrebbero avviare il proprio percorso lavorativo a Trento, ma non trovano condizioni abitative idonee per stabilirsi. Una città che non offre alloggi in locazione è una città destinata, nel medio-lungo termine, non solo a non attrarre, ma anche a non trattenere il capitale umano in grado di apportare competenze e innovazione e quindi destinata a crescere sia demograficamente sia economicamente.

Le strategie specifiche

5.1.1 Verificare le previsioni pianificatorie non attuate

Il P.R.G. vigente prevede una serie di aree di completamento le cui capacità edificatorie non sono state completamente espresse e aree di espansione o di trasformazione urbanistica soggette a pianificazione attuativa per le quali non sono mai state presentate le relative richieste di approvazione, malgrado le destinazioni impresse risalgano, talvolta, anche a più decenni; vi sono poi altre aree che negli anni sono state oggetto di numerosi e diversi tentativi privi di esito. In aggiunta a queste ci sono delle aree i cui piani attuativi sono stati approvati ma non è mai seguita la stipulazione delle relative convenzioni.

Si rendono quindi necessari un ragionamento e una verifica capillari sull'attualità di queste previsioni, sulle ragioni che ne hanno impedito l'attuazione, sull'opportunità di ripianificare queste aree studiando e introducendo le modifiche che, accertata l'entità del fabbisogno abitativo, ne agevolino lo sviluppo attraverso la semplificazione, il ridimensionamento e diverse impostazioni progettuali: più in generale, un adeguamento delle previsioni alle mutate condizioni. Nelle eventuali ipotesi di ripianificazione andrà costruito un quadro di coerenza generale a garanzia di scelte che dovranno palesare la loro congruenza, procedendo con analisi che tengano conto delle diverse specificità (fondovalle o collina, zona di espansione o di trasformazione, rete infrastrutturale, dotazione di servizi pubblici, relazioni col contesto, ecc...).

Andranno valutate sotto più punti di vista le singole situazioni all'interno di un ragionamento complessivo esteso all'intero territorio comunale, tenendo presenti le aspettative dei proprietari dei terreni e accanto a queste -nel caso di piani attuativi- quelle della comunità che attende i servizi pubblici correlati alla loro attuazione, rivolgendo però al contempo una particolare attenzione ai temi ambientali e paesaggistici e fissando alcuni punti fermi.

Fra questi la scelta preferenziale della pianificazione attuativa in alternativa agli interventi diretti: le eventuali ripianificazioni, anche qualora consistenti in ridimensionamenti, dovranno imprimere destinazioni urbanistiche che prevedano la realizzazione di idonee opere di urbanizzazione al servizio delle nuove residenze e della comunità.

Laddove non sussistano le condizioni urbanistiche, infrastrutturali, paesaggistiche o ambientali per confermare o ridimensionare le scelte del passato, va considerata la possibilità di stralciare le previsioni non più attuali, prendendo atto che la valorizzazione del territorio agricolo può essere più preziosa di un'espansione edilizia e affrontando con consapevolezza e argomentazioni solide gli eventuali contenziosi che ne deriverebbero.

Grande attenzione andrà riservata alla pedonabilità sicura: al di là della dotazione di verde pubblico, parcheggi o altri servizi pubblici, la viabilità dovrà comprendere sempre almeno un marciapiede di dimensioni adeguate: le destinazioni urbanistiche eventualmente mutate dovranno prevedere la realizzazione di idonei percorsi per la sicurezza dei pedoni, delle carrozzine, dei disabili.

Spesso l'impossibilità di dar seguito alle previsioni del P.R.G. è dovuta alla difficoltà a trovare un accordo fra i diversi proprietari: eventuali ripermetrazioni o suddivisioni delle aree (soluzioni più immediate e apparentemente più semplici) potranno essere prese in considerazione solo compatibilmente con l'ottimale realizzazione dei servizi pubblici, senza prescindere dall'esigenza della migliore accessibilità possibile e di una rete infrastrutturale adeguata.

5.1.2 Analizzare le necessità abitative, produttive e ricettive e adeguare le scelte di piano alle nuove politiche abitative

Rispetto alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1281 del 2006, che regola il dimensionamento residenziale in fase di redazione dei piani regolatori, si intende costruire un dato complessivo del fabbisogno abitativo, considerando dati statistici tradizionali e altri fattori in atto, peculiari della città di Trento, e che influenzano il mercato immobiliare e la domanda di alloggi, tra questi: trend demografici, volumetrie già previste dai P.R.G. ma non attuate, domanda di nuove forme abitative riconducibili all'ambito del social housing, alloggi utilizzati per affitti brevi, alloggi per studenti, e strutture ricettive. Per la definizione del fabbisogno sono previste le seguenti attività: analisi delle dinamiche demografiche, economiche, sociali, insediative in atto e dei relativi trend; analisi delle tendenze evolutive nelle esigenze abitative e nella tipologia delle attività economiche; analisi del patrimonio immobiliare (residenziale, produttivo e ricettivo) sfritto/inutilizzato; analisi e quantificazione delle potenzialità edificatorie previste dal P.R.G. vigente e non attuate; analisi delle capacità attrattive della città di Trento, analisi di mercato delle dinamiche immobiliari e stima dei trend di domanda e offerta per i settori: residenziale, ricettivo e produttivo e quantificazione del fabbisogno abitativo - produttivo - ricettivo al breve periodo e al medio periodo. In esito alle analisi sui diversi fabbisogni andrà dunque individuato un percorso con tutti i soggetti interessati per concepire e incentivare quanto più possibile non solo la mescolanza di funzioni, ma anche di diversi modi di abitare. Per rispondere alle molteplici esigenze abitative in atto nella città, nell'ambito delle aree soggette a pianificazione attuativa, si intende sviluppare un meccanismo, ormai consolidato in altri stati europei e in alcune regioni italiane, attraverso il quale destinare una quota prevalente all'edilizia tradizionale e una quota minore al social housing - ovvero modalità abitative declinate in base alle specifiche esigenze evidenziate dalle analisi sul fabbisogno.

6. Gli obiettivi e le strategie specifiche relative alla sfida SMART TRENTO

6.1 Ricognizione delle zone produttive, con eventuale riclassificazione di alcune zone produttive di livello provinciale in aree di livello locale

Mappare con cura le zone produttive sarà condizione necessaria per affrontare delicati temi sempre più attuali, quali l'urgenza di semplificare le normative, perché lo strumento urbanistico possa adeguarsi ai mutati bisogni e l'esigenza di trovare idonei spazi per le attività più innovative e sostenibili che non sempre riescono ad insediarsi nelle aree produttive, ma anche identificare spazi dismessi che possono essere rimessi in funzione attraverso nuove e più attuali destinazioni funzionali.

Le strategie specifiche

6.1.1 Mappatura delle zone produttive finalizzata a dare attuazione all'obiettivo di limitare del consumo di suolo privilegiando la riclassificazione delle aree produttive esistenti

Gli insediamenti produttivi esistenti all'interno del territorio comunale sono sorti, a partire dal secondo dopoguerra, a seguito delle politiche di industrializzazione della città di Trento. Gli strumenti urbanistici di livello provinciale (P.U.P. 67, P.U.P. 87) hanno confermato questo processo di industrializzazione cercando di razionalizzare gli insediamenti produttivi, dotandoli di adeguate strutture viarie e infrastrutturali, localizzandoli in ambiti territoriali decentrati per limitare le interferenze con le aree urbane. La crisi del modello produttivo legato ai grossi complessi industriali e le questioni ambientali conseguenti al loro insediamento hanno messo in crisi il sistema delle infrastrutture produttive esistenti e creato dei "vuoti" sia nel senso di aree non utilizzate che di edifici dismessi. Il mondo delle attività economiche si è nel frattempo evoluto e al sistema produttivo legato all'industria si è sostituito un sistema di attività produttive ed economiche più innovative e sostenibili, ma che a volte trovano difficoltà ad insediarsi nelle aree produttive a causa delle regole urbanistiche troppo rigide. Il P.U.P. 2008 ha cercato di correggere questo scollamento tra realtà economica e pianificazione urbanistica. Se è stata confermata l'individuazione delle aree produttive di livello provinciale e la loro disciplina, è stato assegnato ai piani territoriali delle Comunità il compito di definirne i limiti reali, individuando e dimensionando anche aree nuove, e ai P.R.G. quello di individuare le aree produttive di livello locale, con carattere anche multifunzionale, all'interno delle quali l'insediamento delle attività economiche risulta semplificato. I piani territoriali delle Comunità

“possono riclassificare le aree produttive di livello provinciale ... in aree produttive di livello locale” (P.U.P. 2008 art. 48). La legge provinciale 15/2015 rinforza questo concetto affermando che *“Gli strumenti di pianificazione territoriale perseguono l’obiettivo della limitazione del consumo di suolo (...) favorendo il riuso delle aree insediate (...) mantenendo e incrementando l’attrattività dei contesti urbani favorendo la compresenza delle funzioni (...) e privilegiando la riclassificazione delle aree produttive di livello provinciale esistenti in aree produttive di livello locale, al fine di rispondere alle nuove esigenze insediative (...) consentono l’individuazione (...) di nuove aree destinate ad insediamenti produttivi (...) o misti”* (L.P. 15/2015 art. 18). Queste possibilità sono condizionate all’approfondimento del quadro conoscitivo delle risorse ambientali, insediative, storico-culturali e del consumo di suolo, al fine di accertare l’effettivo bisogno di nuove aree e indirizzare le opportunità di recupero. La mappatura delle aree produttive esistenti del comune di Trento costituirà quindi lo strumento fondamentale per delineare la nuova pianificazione delle aree produttive che, con valore di piano stralcio del Piano territoriale della Comunità, contribuirà al completamento dell’adeguamento del P.R.G. di Trento al P.U.P. 2008. La mappatura si pone l’obiettivo di: studiare il sistema delle aree produttive esistenti e la loro consistenza individuando gli ambiti non ancora attuati e quelli dismessi; analizzare l’idoneità del sistema di accesso alla viabilità principale, evidenziandone le criticità e proponendo le possibili soluzioni; verificare la dotazione di servizi e di infrastrutture anche in termini di reti di telecomunicazione, individuare le situazioni di degrado anche ambientale.

6.1.2 Esplorare la possibilità di riqualificare le aree produttive e implementare le funzioni insediabili

Come illustrato nella strategia 6.1.1, le norme provinciali assegnano ai Piani territoriali della Comunità, e quindi nel caso di Trento, al P.R.G., la possibilità di delimitare e disciplinare le aree produttive del settore secondario di livello provinciale e riclassificare queste ultime in aree produttive di livello locale. Prendendo come base gli esiti della mappatura di cui alla strategia 6.1.1, il P.R.G. del Comune di Trento intende perseguire l’intento di individuare le misure necessarie alla riqualificazione delle aree produttive esistenti, in accordo anche con le indicazioni fornite dalla Carta del Paesaggio. La riqualificazione sarà indirizzata ad applicare i criteri insediativi, ambientali, ecologici, paesaggistici e di sostenibilità indicati dalla Carta del paesaggio. Si prevede, in accordo con la Provincia, la riclassificazione, dove possibile, delle aree di interesse provinciale in aree di interesse locale anche multifunzionali e miste, al fine di rispondere alle nuove esigenze insediative, ampliando così le funzioni insediabili, tenendo conto che le attività propriamente produttive tendono a lasciare spazio ad attività miste di lavorazione di semilavorati e commercializzazione degli stessi in un processo di progressiva “terziarizzazione” del produttivo. Si intende semplificare le normative, armonizzandole con quelle provinciali, ed esplorare con la Provincia anche la possibilità di implementare le funzioni insediabili anche nelle aree di interesse provinciale, al fine di soddisfare le esigenze localizzative di nuove attività anche in zone già edificate, e di garantire la permanenza delle attività in essere. Si vuole infatti incentivare l’attrattività del territorio comunale per l’insediamento di nuove aziende, ad

alto contenuto tecnologico e a basso impatto, attraverso la capacità dello strumento urbanistico di adeguarsi alle diverse esigenze e dalla snellezza delle procedure previste.

6.1.3 Valutare i possibili utilizzi delle cave in via di esaurimento considerando anche usi produttivi

Il territorio comunale è interessato dalla presenza di varie cave e siti di estrazione di sostanze minerali, individuate dal Piano provinciale di utilizzazione delle sostanze minerali. Queste aree sono state recentemente oggetto di modifiche con la Variante tecnica 2023-2024 la quale, in attuazione della stessa legge provinciale sulle cave, ne ha definito le destinazioni urbanistiche, in coerenza con i criteri di riclassificazione delle aree non insediate e tenendo conto dello stato dei luoghi, della morfologia del terreno e dei vincoli dettati dalla carta di sintesi della pericolosità, nonché delle previsioni di ripristino in essere. Queste destinazioni sono sospese fino allo stralcio delle singole attività estrattive dal Piano provinciale di utilizzazione delle sostanze minerali. Il P.U.P. 2008 consente il riuso per attività produttive dei siti minerari esauriti sulla base della verifica di coerenza con la carta del paesaggio e con le relative linee guida. Anche la legge provinciale 15/2015, nel declinare l'obiettivo della limitazione al consumo di suolo, favorisce il riuso delle aree. La Variante strategica, con la presente strategia, si prefigge di attuare la ricognizione delle destinazioni urbanistiche impresse ai siti occupati da attività estrattive e la verifica, in accordo con la Provincia, di eventuali aree estrattive dismesse.

La valorizzazione e il ripristino di queste aree non potrà prescindere dai criteri per il Paesaggio geologico minerario individuati dalla Carta del Paesaggio del Comune di Trento, dai vincoli della Carta di Sintesi della Pericolosità (anche in relazione al contesto in cui è inserito il sito specifico), dalla verifica delle criticità ambientali, dall'ubicazione delle stesse in relazione ai possibili impatti sui territori in termini di viabilità, accessibilità e presenza di infrastrutture, e potrà contemplare, previa attenta analisi, anche l'individuazione di altri usi.

6.2 Verifica dell'attualità delle previsioni delle zone per servizi non attivate tenuto conto dei nuovi bisogni

Mappare accuratamente anche le zone per servizi sarà condizione necessaria per verificarne l'attualità e l'effettiva rispondenza ai diversi bisogni della comunità. In questo ambito rientrano in particolare diverse strutture sportive di cui la città necessita, ma anche strutture assistenziali, tenuti in considerazione i preoccupanti trend demografici relativi all'invecchiamento della popolazione. Queste ultime possono trovare ubicazione in strutture esistenti riconvertite oppure in nuove strutture, purché in entrambi i casi siano concepite secondo i criteri della salutogenesi.

Le strategie specifiche

6.2.1 Mappatura delle previsioni vigenti per le aree per attrezzature e servizi pubblici

La disciplina urbanistica in materia di durata ed effetti dei vincoli preordinati all'espropriazione, introdotti nella pianificazione urbanistica (in particolare l'art. 48 della L.P. 15/2015), fissa una scadenza temporale ai vincoli stessi e dispone che, al termine di tale periodo, alle aree interessate venga assegnata una nuova destinazione urbanistica. L'eventuale reiterazione del vincolo espropriativo, possibile solo per un periodo temporale limitato, comporta l'obbligo per i comuni di determinare l'indennizzo per i proprietari, con ricadute finanziarie importanti per le casse comunali. Gli effetti di queste disposizioni si applicano in particolare alle aree per attrezzature e servizi per le quali, entro i termini fissati, non si sia dato avvio al procedimento espropriativo. È necessario pertanto avviare un processo conoscitivo sullo stato di attuazione delle aree per servizi inserite nel P.R.G., finalizzato a valutarne l'attualità. È previsto lo sviluppo di uno specifico progetto che, sfruttando le potenzialità della tecnologia GIS (Sistema di informazioni geografico che permette di creare, gestire, analizzare e mappare tutti i tipi di dati), restituisca un quadro aggiornato dello stato di utilizzo delle varie aree.

6.2.2 Verificare sulla base degli standard le previsioni non più attuali e procedere alla loro riclassificazione

Il Comune di Trento è, in termini di popolazione residente, il centro urbano di maggiori dimensioni della Provincia di Trento e ne costituisce il capoluogo. Per questo il suo territorio, oltre alla dotazione di servizi locali necessari per assicurare ai suoi abitanti e a tutti coloro che, per i più svariati motivi, gravitano sulla città di Trento, la qualità della vita riconosciuta da tutte le statistiche nazionali, ospita una notevole quantità di servizi di interesse sovralocale di importanza fondamentale e strategica per tutto il territorio provinciale. Per dare attuazione al mandato normativo che impone ai comuni la revisione periodica dei vincoli preordinati all'espropriazione, la Variante strategica intende individuare le previsioni superate e avviare per queste aree la revisione delle destinazioni urbanistiche attraverso due azioni.

Come esito della mappatura di cui alla precedente strategia 6.2.1, si prevede di ottenere il quadro aggiornato generale dello stato dei servizi e attrezzature pubbliche o di uso pubblico presenti sul territorio e delle previsioni urbanistiche relative alle aree per servizi e attrezzature, di interesse sovralocale e locale, inserite nel P.R.G. del Comune di Trento.

Si avvierà anche l'analisi del fabbisogno effettivo di servizi e attrezzature che, tenendo conto anche dell'andamento demografico e delle trasformazioni sociali ed economiche, sarà oggetto di un apposito

approfondimento, finalizzato all'individuazione degli standard urbanistici necessari a garantire un rapporto equilibrato tra spazi pubblici e privati, e al conseguente dimensionamento della dotazione di servizi e attrezzature, come previsto dalle norme urbanistiche provinciali.

Questo processo di verifica non può prescindere dall'ascolto dei soggetti che, a vario titolo, sono coinvolti nella organizzazione e gestione dei servizi e attrezzature presenti sul territorio. Per i servizi e le attrezzature di livello locale, oltre ai servizi comunali, si prevede il confronto con i soggetti competenti per la gestione del territorio comunale, quali Circostrizioni e ASUC. Per i servizi e le attrezzature di livello sovralocale ci si confronterà con i servizi provinciali, con gli altri Comuni del Territorio Valle dell'Adige, con gli Enti statali, l'Università e le Società di gestione di servizi pubblici o di interesse pubblico. L'esito di tali confronti, unito alla necessaria analisi del fabbisogno di servizi, consentirà di individuare e stralciare le aree per servizi non più attuali assegnando loro una diversa destinazione urbanistica, che dovrà essere coerente con lo stato dei luoghi, con le destinazioni urbanistiche impresse alle zone circostanti, con le necessità dei territori su cui insistono e con i criteri di valorizzazione paesaggistica previsti dalla Carta del Paesaggio.

6.2.3 Valutare la necessità di aggiornare la dotazione di attrezzature e servizi

Le società moderne sono caratterizzate da dinamiche in continua trasformazione. Conseguentemente anche le necessità e il bisogno di servizi evolvono costantemente. È necessario quindi che l'offerta dei servizi si adegui con altrettanta rapidità alle richieste che emergono dalle realtà presenti sul territorio. L'ascolto dei nuovi bisogni dei soggetti che operano sul territorio fornendo servizi e attrezzature di qualità (Provincia, Università, Enti assistenziali, Società di gestione, Associazioni sportive ...) diventa imprescindibile per valutare anche le nuove esigenze di servizi e attrezzature, alla luce delle analisi e degli studi di cui alle strategie 6.2.1 e 6.2.2, possono richiedere anche l'implementazione con nuove previsioni. Non bisogna dimenticare, però, che l'infrastrutturazione del territorio costituisce una delle cause maggiori di consumo di suolo. Pertanto sarà fondamentale sensibilizzare tutti i soggetti interessati per coniugare i bisogni all'altrettanto urgente tema della limitazione del consumo di suolo, privilegiando quindi il riuso di aree o strutture già esistenti e limitando al massimo l'utilizzo di suolo libero. Anche in questo caso, i criteri paesaggistici della nuova Carta del paesaggio faranno da guida nella valutazione delle scelte.

6.3 Aggiornamento normativo in modo da corrispondere maggiormente alle esigenze attuali e alle sfide del P.R.G.

Per far sì che la città incrementi la propria competitività e attrattività agli occhi di imprese e professionisti, urge un lavoro capillare di aggiornamento e semplificazione delle norme tecniche di attuazione dello strumento urbanistico. L'attuale apparato normativo, infatti, derivando da una

impostazione pianificatoria ancora di tipo tradizionale e incentrata sullo zoning, risulta di non immediata consultazione soprattutto alla luce del duplice ruolo di P.T.C. e P.R.G. nel caso di Trento e alla stratificazione delle norme, dovuta al susseguirsi di diverse varianti al piano nel corso degli anni.

Le strategie specifiche

6.3.1 Apportare una semplificazione dell'apparato normativo del P.R.G.

Il P.R.G. di Trento riveste un ruolo anche come Piano territoriale della Comunità. Questo comporta l'assunzione contemporanea, all'interno dello stesso strumento urbanistico, del ruolo di piano strategico e di piano operativo. Questo doppio ruolo si rispecchia all'interno dell'unico testo normativo in un appesantimento dovuto alla necessità, per la parte strategica, di individuare regole, criteri e indirizzi operativi a carattere di generalità, agevolando il compito di chi, come i componenti della C.P.C. e della C.E.C., deve valutare i progetti dal punto di vista qualitativo. Però questo rende complicata l'interpretazione delle norme per chi deve progettare e, soprattutto, per chi deve valutare i progetti sotto il profilo della conformità dello stesso alle norme urbanistiche. È necessario quindi che l'apparato normativo del P.R.G. venga riorganizzato chiarendo quali sono le norme a carattere più generale con valore di P.T.C., e traducendo le stesse in indici, parametri edilizi e obblighi chiari, ma soprattutto coerenti con le disposizioni normative provinciali.

La semplificazione normativa si rende possibile anche rivedendo quelle disposizioni accumulate nel tempo che, nate per dare risposta a specifiche situazioni ormai risolte, rendono ora complicata la comprensione e la gestione del quadro normativo generale; e, di quelle disposizioni, frutto di normative urbanistiche non più attuali, che non trovano più ragione d'essere nel P.R.G.. Si portano ad esempio le norme di tutela paesaggistico-ambientale e le relative schede contenute nell'attuale Allegato 5, superate dall'introduzione della Carta del paesaggio, la quale fornisce al riguardo criteri e indicazioni attuali, nonché calibrati sui singoli ambiti territoriali. Criteri e indicazioni che potranno diventare il nuovo riferimento per la progettazione e la valutazione degli interventi sul territorio.

Naturalmente la semplificazione normativa dovrà tener conto degli esiti delle strategie riferibili a temi omogenei, quali la riorganizzazione delle aree produttive, le aree per servizi e attrezzature, le aree di rigenerazione di cui al presente documento, e non potrà prescindere dal necessario confronto con il Servizio Edilizia privata per individuare e correggere le disposizioni che hanno condizionato la celerità dei procedimenti di istruttoria tecnica e di rilascio dei titoli edilizi.

Sarà verificata la pertinenza dei parametri edilizi, favorendo la densificazione delle aree, senza pregiudicare il giusto equilibrio con le parti inedificate che all'interno del tessuto urbano costituiscono spesso importanti spazi di relazione e socialità, in coerenza con i criteri di sostenibilità ambientale ed ecologica che l'Amministrazione intende applicare.

6.3.2 Implementare le regole volte a incentivare l'adozione di accorgimenti in grado di contribuire al contrasto degli effetti del cambiamento climatico

L'adozione di misure e procedimenti volti alla lotta contro gli effetti del cambiamento climatico assume un'importanza rilevante in questo periodo storico, in cui assistiamo sempre più frequentemente al verificarsi di eventi catastrofici legati al clima. In questo senso la pianificazione urbanistica e la progettazione del territorio devono mirare, in primo luogo, alla salvaguardia del pianeta, contribuendo in maniera concreta a limitare gli effetti negativi del clima, e poi, all'adattamento della città agli stessi. A tal proposito risulta necessario sostenere i processi di riqualificazione e recupero di edifici dismessi, per contribuire alla limitazione del consumo di suolo, risorsa naturale fondamentale per la salute degli ecosistemi, per tutelare e incrementare la biodiversità, per favorire il drenaggio delle acque meteoriche. Allo stesso modo, la progettazione di tetti verdi, siano essi di tipo intensivo o estensivo, la costituzione di zone ombreggiate e la pianificazione estesa di infrastrutture verdi e blu, apportano numerosi benefici, tra cui: assorbire l'acqua piovana, limitare la formazione di isole di calore, preservare la biodiversità e gli ecosistemi. Nell'ottica di promuovere un risparmio idrico, e per la regimazione delle acque piovane, è utile pensare all'installazione di sistemi di recupero delle stesse, per gli usi che sono consentiti, di sistemi di risparmio idrico e pavimentazioni permeabili. Al fine di progettare in modo sostenibile, riducendo il consumo di materie prime, la scelta dei materiali è fondamentale. In questo senso bisogna favorire l'utilizzo di materiali riciclabili e, in virtù del principio dell'economia circolare, predisporre il disassemblaggio per l'eventuale riutilizzo e/o lo smaltimento delle parti inutilizzabili. Per quanto riguarda le emissioni di gas clima-alteranti, causa principale dell'effetto serra, l'obiettivo è la loro sostanziale riduzione. Tra le strategie a riguardo possono figurare: il potenziamento dei servizi accessori della mobilità sostenibile, quali ad esempio i parcheggi per le biciclette e il tracciato delle piste ciclo-pedonali, la promozione dell'efficientamento energetico nell'edilizia privata, la creazione di nuove aree verdi, compresa la messa a dimora di alberi e arbusti.

7. Trento città da vivere

Trento si appresta dunque a vivere una stagione di trasformazioni epocali che dovranno innestarsi su radici nobili e importanti. La sfida sarà contemperare l'innovazione con la memoria, i nuovi modelli con le sue identità.

Incamminarsi su un sentiero di apertura al cambiamento non potrà prescindere da un pensiero e da una visione innanzitutto di coerenza. La Trento del futuro continuerà a confrontarsi con la valorizzazione del suo carattere agricolo e più ampiamente rurale, col suo essere capoluogo e al contempo arcipelago. Con le sue diverse anime e vocazioni: mitteleuropea, alpina, solidale, culturale e sportiva. Una città che saprà continuare a offrire qualità dal centro ai sobborghi ed essere vissuta come luogo di incontro e comunità.

I cittadini di domani potranno abitare, lavorare, avvalersi dei servizi, spendere il proprio tempo libero in una città nata e cresciuta in un territorio pregiato e prezioso, che si intende preservare e promuovere.

Lavorare per la crescita di Trento non significa ampliare all'infinito, ma operare per aumentarne la qualità: dell'abitare, del muoversi, del relazionarsi.

Nel solco della vivibilità.

8. SCHEDA – BILANCIO DELL'ATTIVITA' URBANISTICA DAL P.R.G. '89 AI GIORNI NOSTRI

SCHEDA – BILANCIO DELL'ATTIVITA' URBANISTICA DAL P.R.G. '89 AI GIORNI NOSTRI

IL P.R.G.'89 - L'impostazione dell'attuale strumento urbanistico del Comune di Trento deriva direttamente dal **P.R.G. '89**. Anche se le varianti successive hanno introdotto significativi elementi di novità, basti pensare alla variante 2001 che ha introdotto l'interramento della ferrovia nel tratto cittadino, questi non ne hanno alterato l'impostazione di fondo.

I principi che hanno ispirato la redazione del P.R.G. '89 (che invece si è posto come soluzione di continuità rispetto al P.R.G. precedente impostato nel 1964 e approvato nel 1968) si possono desumere da un estratto della relazione illustrativa che di seguito riportiamo:

“La finalità essenziale della variante generale non si individua certamente nella previsione di nuove aree di espansione, bensì nella attenta delimitazione delle aree già totalmente o parzialmente urbanizzate, nella tutela e salvaguardia di quelle non ancora irreversibilmente compromesse e nel recupero e consolidamento dei tessuti edilizi che costituiscono le recenti e informi espansioni periferiche, caratterizzate da una diffusa carenza di valori urbani... In sostanza occorre trasformare in “tessuto urbano” gli attuali informi aggregati edilizi, limitando al massimo le nuove espansioni.”

Questa visione di recupero e riqualificazione dei tessuti sfrangiati delle periferie che tendeva a una piena e adeguata utilizzazione delle aree potenzialmente disponibili – aree ferroviarie, aree produttive occupate da stabilimenti industriali obsoleti o inattivi, aree commerciali suscettibili di una migliore utilizzazione, aree pubbliche destinate a funzioni ormai non più necessarie, aree militari – affiancata a una visione di controtendenza alla dispersione dell'edificazione sul territorio e quindi di attenzione al rispetto del territorio ancora libero, si esplica nel P.R.G. '89 nel ridimensionamento, per quanto possibile, delle aree edificabili previste dal P.R.G. precedente e nel ricorso diffuso alla pianificazione attuativa in particolar modo con l'individuazione di un “sistema di luoghi centrali”, le cosiddette zone C4 Zone per la formazione dei luoghi centrali.

Questo sistema prevedeva la creazione di nuove aree di riconversione in particolare di zone produttive non più attuali quali quelle tra la città consolidata e il sobborgo di Gardolo in direzione nord e quelle occupate allora dalla fabbrica Michelin, che recuperassero nelle loro definizioni normative per poi tradurle praticamente, le caratteristiche, mai superate dal punto di vista qualitativo, fondamentali della città storica quali la mescolanza di funzioni e un tessuto urbano sostenuto da elementi formali e funzionali tipici quali i gli isolati a corte e i porticati. La stessa

formula è stata adottata per creare luoghi di centralità e di riferimento funzionale e formale per i sobborghi in modo da rafforzarne l'identità e incrementare l'autonomia e l'autosufficienza al fine di ridurre la loro dipendenza da "Trento-capitale" e soprattutto dal suo centro.

LA VARIANTE DI ASSESTAMENTO '94 - La prima variante successiva al P.R.G. '89, la cosiddetta **variante di assestamento '94**, ha sostanzialmente confermato l'impostazione del P.R.G. '89 con degli aggiustamenti che non hanno modificato gli obiettivi quali ad esempio il cambio di destinazione delle zone ex industriali di Trento nord, che erano occupate dalla Carbochimica e dalla Sloi, che da zone per servizi vengono riclassificate zone C subordinate a pianificazione attuativa con specifica definizione Zona CPP: Programma integrato di riqualificazione dell'area via Brennero – via Maccani.

Dal punto di vista delle nuove previsioni il P.R.G. è stato integrato con alcune nuove zone per l'edilizia pubblica quali le zone di Canova di Gardolo, Viale Verona e Romagnano. In questi casi si tratta di nuove previsioni che insistono su terreni precedentemente classificati in prevalenza come agricoli ma, come in particolare nel caso di Canova e di Romagnano, con l'obiettivo di dare compiutezza alla forma dell'edificato, nel caso di Canova particolarmente disordinato e senza identità.

LA VARIANTE 2001 - La seconda variante di carattere generale successiva al P.R.G. '89 è la **Variante 2001**. Questa variante è caratterizzata dalla previsione di importantissimi interventi primo fra i quali la previsione dell'interramento della ferrovia nel tratto cittadino con la creazione di un "boulevard", ma anche in questo caso si tratta prevalentemente di interventi di riqualificazione di aree già urbanizzate e già contemplate dal P.R.G.. La novità riguarda soprattutto il dettaglio delle previsioni, caratterizzate da una progettazione di livello intermedio tra la previsione urbanistica e la progettazione architettonica e il rafforzamento della previsione di acquisizione di aree per servizi pubblici nell'ambito delle zone di espansione e di riqualificazione urbanistica subordinate a pianificazione attuativa. I temi però sono i medesimi anticipati dal P.R.G. '89 seppure con modalità in parte differenti.

Oltre all'interramento della ferrovia i temi affrontati dalla Variante 2001 riguardano:

I grandi interventi nell'ambito dell'asta dell'Adige:

- il parco fluviale dell'Adige
- la riqualificazione del piazzale Sanseverino e dell'area Albere- Briamasco
- la ristrutturazione urbanistica dell'area ex Michelin e dei suoi dintorni
- il parco attrezzato
- il nuovo ospedale
- il nuovo campeggio cittadino

- la nuova arena polifunzionale e la “porta sud” della città sotto Ravina
- la ristrutturazione urbanistica dell'area Italcementi a Piedicastello

I grandi interventi nell'ambito del quadrante nord della città:

- la ristrutturazione urbanistica del distretto delle stazioni
- la ristrutturazione urbanistica dell'area Scalo Filzi
- la nuova “porta nord” della città a Centochiavi
- il completamento del quartiere di Canova

Altri grandi interventi:

- la nuova casa circondariale
- la nuova area militare

Altre minori modifiche:

- corridoi verdi/ambientali
- nuove zone artigianali a servizio dei sobborghi
- nuove zone per servizi

Come si può cogliere dall'elenco delle previsioni, la Variante 2001 si concentra nuovamente sulla riqualificazione delle aree produttive dismesse, delle aree militari, delle aree ferroviarie.

Solo nel caso delle nuove aree produttive a servizio dei sobborghi, della casa circondariale e delle nuove aree militari tra Trento centro e Mattarello, vengono coinvolte aree agricole.

LA VARIANTE 2004 - L'ultima variante generale approvata ad oggi, e successiva al P.R.G. '89, è la **Variante 2004**. Ancora si tratta di una variante che conferma e persegue gli obiettivi dei piani precedenti. L'aspetto più particolare si può forse rilevare nella integrazione delle zone 'C' subordinate a pianificazione attuativa per contemperare le numerosissime domande di edificabilità da parte dei cittadini e le necessità di recupero di aree per servizi pubblici, in particolare verde pubblico e parcheggi, da parte dell'Amministrazione pubblica.

I grandi progetti introdotti riguardano in particolare il quadrante meridionale della città di Trento e nello specifico viale dei Tigli, l'area a sud di via Fermi (ex Lenzi), l'area Trento Frutta e l'area “Madonna Bianca”, ma sono previsti anche progetti minori quali ad esempio quelli per il sobborgo di Cadine.

Con la Variante 2004 vengono introdotti inoltre i Siti di importanza comunitaria (SIC) e le aree di protezione fluviale.

A fianco dei grandi progetti la variante 2004 è caratterizzata anche dall'introduzione di nuove aree edificabili cosiddette estensive ovvero zone edificabili di tipo 'B' con indici ridotti: 0,8 mc/mq per le zone B5 e 0,4 mc/mq per le zone B6.

LE INFRASTRUTTURE VIABILISTICHE E LA MOBILITA' - Dal punto di vista infrastrutturale sono state realizzate opere di grandissima importanza, basti pensare ai caselli autostradali nord e sud, alla tangenziale nord e sud, alla riconfigurazione della tangenziale a Piedicastello, alle nuove gallerie di Martignano e di Cadine. Opere imprescindibili dati i flussi di traffico che gravitano giornalmente sulla città di Trento che hanno riqualificato intere parti di territorio e numerosi sobborghi come Mattarello, Cadine, Piedicastello, Cognola e San Donà, ma che nel contempo avendo risolto e velocizzato gli accessi alla città hanno aumentato la pressione veicolare privata sulla città. Nell'ottica di riequilibrare il sistema di mobilità del territorio comunale, nell'ottobre del 2010 è stato approvato il Piano Urbano della Mobilità che prevede in estrema sintesi un sistema di parcheggi di attestamento per intercettare i flussi veicolari e l'impostazione di un sistema di trasporto pubblico in sede propria affiancato da quello in sede promiscua per garantire una accessibilità ai luoghi di maggior attrazione più adeguata cercando di liberare le strade e le piazze della città dall'invasione delle auto.

Dalle fasi di redazione del Piano Urbano della Mobilità e dal dibattito emerso nella fase di approvazione si è resa evidente in modo inequivocabile la necessità che il sistema della mobilità non possa prescindere dall'impostazione urbanistica e viceversa. Il ruolo di capoluogo della città e quindi di fortissimo attrattore di traffico nei confronti dei comuni vicini e dell'intera provincia e la forma stessa della città, la cosiddetta "città arcipelago" caratterizzata dalla nota conformazione orografica del nostro territorio, innescano una domanda di mobilità sia interna che esterna assolutamente imprescindibile per le scelte pianificatorie future, purtroppo fino ad ora sottovalutata dagli strumenti urbanistici anche se spesso corredati di valutazioni e previsioni in tema di mobilità (basti pensare alla previsione della metropolitana "leggera" prevista dal P.R.G.'89, previsione non attuata).

LE ZONE A SERVIZI - Moltissimi interventi sono stati effettuati per la realizzazione di servizi sia a livello di quartiere che cittadino ma anche con valenza sovra comunale. Nell'acquisizione delle aree e degli stessi servizi è stata decisiva, considerata anche la nuova situazione economica che limita significativamente la capacità di intervento diretto della pubblica amministrazione, l'introduzione delle zone subordinate a pianificazione attuativa con l'indicazione delle aree Ss ovvero per servizi pubblici. Nel meccanismo di attuazione dei piani attuativi è prevista la cessione a titolo gratuito delle aree necessarie per la realizzazione dei servizi e, nella maggior parte dei casi, anche la stessa

realizzazione da parte del proponente il piano a fronte dello scomputo degli oneri di concessione. Per alcune zone le aree per servizi riportate negli allegati alle norme del P.R.G. sono solamente indicate tra i parametri edificatori, per altre gli stessi allegati propongono dei “pre-progetti” con indicazione precisa del tipo di servizio atteso: per la maggior parte verde pubblico, parcheggi pubblici, estensione o potenziamento della viabilità.

In tema di servizi va rilevata la sempre maggiore richiesta di collaborazione tra pubblico e privato nella loro realizzazione e gestione. In questo senso le norme del P.R.G. si sono evolute andando a esplicitare la possibilità di intervento privato sulle aree per servizi a fronte di un convenzionamento con il Comune che assicuri il rispetto delle funzioni previste dal P.R.G..

LE PREVISIONI URBANISTICHE PER IL MONTE BONDONE - Il P.R.G. '89 ha introdotto per la parte turistica del Monte Bondone tre elementi di novità rispetto al P.R.G. precedente. Il primo ha riguardato il trattamento delle aree residenziali (denominate Zone A nel P.R.G. '68 con indice 1,5 mc/mq) con una nuova destinazione definita H2 – Zone destinate a verde privato. Come recita il comma 1 dell'articolo relativo alle zone H2, Le zone destinate a verde privato comprendono le aree edificate di particolare interesse paesaggistico per la presenza di alberature, prati e di verde in genere. In esse sono prescritti il mantenimento e la valorizzazione del verde arboreo e privato esistente. Queste zone non hanno capacità edificatoria ma è prevista esclusivamente la possibilità di un aumento volumetrico percentuale rispetto al volume esistente (20%). Questo intervento ha quindi stabilito la conclusione dell'edificazione per l'area turistica del Monte Bondone.

Il secondo elemento di novità ha riguardato l'introduzione del Parco delle Tre Cime e della Val di Gola a rimarcare il valore naturalistico e paesaggistico dell'intera area.

Il terzo elemento di novità ha riguardato la previsione di un grande impianto funiviario di collegamento diretto tra la città e la montagna per un rilancio turistico di qualità che potesse contare sulla sinergia tra l'attrattiva della località turistica e quella dei servizi offerti dalla città.

Queste previsioni sono state confermate dai piani successivi a parte il grande impianto funiviario che però è stato tema oggetto di molti approfondimenti progettuali, ampiamente dibattuto e continuamente richiamato in ogni studio relativo al Monte Bondone e tutt'ora oggetto di indagine.

Il Monte Bondone non solo nella sua parte più turistica è stato poi oggetto di un “Patto territoriale” che si è tradotto urbanisticamente in due successive varianti cosiddette “pattizie”.

IL PATTO TERRITORIALE PER IL MONTE BONDONE E LE RELATIVE VARIANTI AL P.R.G. - Obiettivo del patto territoriale del Monte Bondone è la promozione di uno sviluppo sostenibile, ovvero il miglioramento economico, sociale e culturale della comunità tramite il perseguimento di un uso migliore delle risorse, in un quadro di equilibri attuali e prevedibili nel futuro, salvaguardando i diritti delle generazioni a venire.

Altro obiettivo è la qualificazione dell'offerta turistica integrata tramite: la riqualificazione delle strutture ricettive esistenti, il rinnovamento degli impianti di risalita esistenti, la formazione di

un'offerta integrata e destagionalizzata che tenga conto delle caratteristiche naturali della località e delle specificità, la formazione professionale degli operatori, i percorsi per la certificazione dell'offerta turistica, il marchio di qualità proprio della località, la costruzione di un percorso turistico fra le malghe, gli agritur, i piccoli produttori di frutta e di miele, le cantine, ecc. comprendente tutta la zona pedemontana, la creazione di attività commerciali e ricreative, la diversificazione dell'offerta tramite anche la realizzazione di un nuovo campeggio.

Gli interventi di tipo strutturale riguardano la viabilità, i parcheggi, le risorse idriche, gli impianti e le attrezzature sportive, gli impianti a fune e il trasporto pubblico di collegamento con la città e con gli altri centri abitati.

Il Patto territoriale del Monte Bondone nel conseguimento degli obiettivi sopra richiamati, ha portato in particolare alla previsione e realizzazione di una serie di opere pubbliche e alla approvazione di due varianti al P.R.G..

Le opere pubbliche hanno riguardato il sistema della distribuzione delle risorse idriche, la riqualificazione dei centri di Vason e Vaneze oltre che di Sant'Anna di Sopramonte.

Tema fondamentale del Patto era la riqualificazione della piana delle Viotte con particolare attenzione alla razionalizzazione dei parcheggi, alla valorizzazione ambientale e all'implementazione dei percorsi pedonali.

È stata impostata mediante studio specifico la creazione del Parco del Monte Bondone.

Le varianti al P.R.G. hanno riguardato in particolare le strutture ricettive indirizzando gli interventi dei privati al recupero del patrimonio alberghiero esistente con pochissime integrazioni di nuove aree edificabili comunque sempre alberghiere.

CONSIDERAZIONI GENERALI - Se il sistema di pianificazione tramite zone subordinate a piani attuativi impostato già con il P.R.G. '89 e implementato con le varianti successive, ha evidenziato la sua validità nella razionalizzazione del sistema insediativo, nel riordino dei volumi e nella semplificazione dei sistemi di accessibilità e in particolare nella realizzazione di opere di urbanizzazione primaria e secondaria con la loro acquisizione alla mano pubblica (dal P.R.G. '89 ad oggi sono stati approvati più di 100 tra piani guida e piani attuativi), nella logica della riqualificazione di aree già utilizzate o parzialmente utilizzate, permane comunque una sorta di "doppia anima" che caratterizza tutti gli strumenti urbanistici che si sono succeduti. Da un lato sono evidenziate e in qualche caso enfatizzate le previsioni di grande respiro che, ovviamente, scontano però le complicazioni e i conseguenti tempi per la loro attuazione, dall'altro l'attività edilizia sul territorio del comune di Trento si è sviluppata in gran parte in una moltitudine di interventi puntuali che per la loro disseminazione sul territorio sfuggono a una percezione immediata ma che sommate possono equivalere per dimensioni alle previsioni dei progetti più importanti e che hanno "rosicchiato" nel tempo tante piccole aree alle zone a destinazione agricola.

Questa “doppia anima” è purtroppo rinforzata dalla configurazione orografica del nostro territorio per cui il 40% della popolazione risiede nei sobborghi di collina. È evidente quindi che le logiche edilizie siano molteplici perché molteplice è la realtà della nostra urbanizzazione. Il richiamo alla “città arcipelago” che aveva caratterizzato la fase di analisi della Variante 2001 è assolutamente centrato e tutt'ora attuale. Le conseguenze sono ben note: aumento dell'urbanizzazione in collina, tipicamente molto più impattante e oneroso che nel fondovalle, e aumento del peso urbanistico di tali sviluppi soprattutto per gli aspetti legati alla gestione dei servizi e alla mobilità.

A questo proposito va ricordata un'ulteriore variante non a carattere generale indirizzata in particolare all'edificazione di collina, la cosiddetta Variante per il riequilibrio delle aree residenziali di recente insediamento. L'esito più diretto di questa variante è stato quello della riclassificazione delle zone B3a in collina ricondotte ai più modesti indici delle zone B2 proprio per minimizzare l'impatto delle previsioni precedenti non più sostenibili nel sistema complessivo del territorio.

Anche altre previsioni sempre confermate e anzi estese nel succedersi delle varianti hanno acquisito ormai un peso da non sottovalutare nel processo di attuazione dei piani. Si tratta in particolare dell'utilizzo a fini residenziali del patrimonio esistente in aree agricole. Se lo spirito iniziale era assolutamente condivisibile in quanto riguardava un patrimonio esistente che se non considerato rischiava un banale deperimento, nel corso del tempo questa previsione è stata interpretata come un estendersi delle possibilità edificatorie e abitative tipiche delle zone 'B' di completamento, ma in aree non destinate all'edificazione e che quindi ne scontano tutti i relativi problemi: distanza dai servizi, necessità di estensione delle reti di infrastrutturazione, aumento del pendolarismo, alterazione dell'ambiente e del paesaggio agricolo.

I grandi progetti proseguono e spesso con risultati lusinghieri, basti pensare ad esempio alla zona ex Michelin, alla riconversione delle zone militari per la realizzazione del nuovo ospedale o all'attuazione di molte zone 'C' che hanno contribuito all'acquisizione di aree per servizi pubblici (ad esempio la zona 'C' di Cadine dove sono state realizzate le nuove scuole elementare e materna), alla realizzazione delle sedi e dei servizi universitari, alla realizzazione delle infrastrutture viabilistiche di completamento e miglioramento della circonvallazione e della accessibilità alla città. Purtroppo però in molti casi si assiste a operazioni incompiute quale ad esempio la costituzione del “corso nord” introdotto con il P.R.G. '89 del quale esistono oggi numerosi tasselli di un mosaico che però stenta a definirsi e ad essere compreso o anche solo percepito nel disegno della città così come rimangono fermi anche i molti progetti di riqualificazione legati a doppio filo all'ipotesi di interramento della ferrovia quali i progetti delle stazioni introdotti con la Variante 2001.

LA VARIANTE 2019 -

Nel marzo del 2017 il Consiglio comunale ha approvato il documento politico “Documento di indirizzo per il Piano Regolatore Generale” che ha delineato il contesto di riferimento entro cui

svolgere le riflessioni per la revisione del P.R.G.. Gli obiettivi generali del percorso di revisione individuati dal documento del Consiglio Comunale, erano:

- lo stop al consumo di suolo, coerentemente con gli indirizzi della legge urbanistica provinciale, che prende atto della natura del suolo quale bene comune e risorsa non rinnovabile e afferma la necessità di favorire il riutilizzo, la rigenerazione ed eventualmente la densificazione dell'esistente;
- la conseguente salvaguardia e la valorizzazione del territorio agricolo e rurale, la razionale distribuzione delle attività al fine di una mobilità efficiente, il freno alla dispersione delle urbanizzazioni;
- impiegando una terminologia che si sta consolidando, si tratta di porre attenzione alla resilienza urbana (capacità di rispondere ad eventi che alterano le condizioni in essere) sapendo affrontare la sfida del cambiamento climatico e rafforzando l'impegno alla sostenibilità ambientale;
- il sostegno all'attrattività della città e del territorio;
- la riqualificazione e la rigenerazione urbana, incentivando il riutilizzo del patrimonio edilizio esistente anche mediante l'adeguamento della pianificazione degli insediamenti storici;
- l'integrazione della pianificazione urbanistica con la pianificazione della mobilità, puntando a qualificare Trento come centro di riferimento per la mobilità sovralocale in relazione all'asse del Brennero e a perseguire una città facilmente accessibile con modalità il più possibile leggere;
- l'istituzione di un laboratorio urbano o Urban center quale luogo di confronto e di condivisione delle scelte urbanistiche.

Il documento politico per la predisposizione del nuovo P.R.G. è stato il punto di riferimento per la costruzione del documento di individuazione degli obiettivi della Variante 2019 "Il futuro della città di Trento si costruisce oggi. Obiettivi e percorso della variante generale al Piano Regolatore Generale approvato dal Consiglio comunale nel marzo 2018, articolato su tre livelli: sfide, obiettivi e strategie.

Le sfide individuate sono le 5 sfide individuate che costituiscono il quadro di riferimento anche per la presente Variante Strategica, sono declinate nei seguenti obiettivi e strategie:

Sfida – ECO TRENTO

1. Stop al consumo del territorio

- 1.1 – Nessuna nuova area edificabile
- 1.2 - Stralcio delle previsioni inattuate
- 1.3 - Ridimensionamento delle previsioni inattuate

2. Tutela e valorizzazione del territorio aperto

- 2.1– Riconoscimento del ruolo degli orti in ambiente urbano
- 2.2 - Riclassificazione delle aree agricole.

Sfida - TRENTO ACCOGLIENTE

3. Definire le scelte di piano coerentemente con le politiche abitative

- 3.1 – Sostegno al recupero del patrimonio edilizio esistente
- 3.2 - Sostenere la riqualificazione e la rigenerazione urbana

4. Approfondire la conoscenza dei processi di uso e trasformazione dell'ambiente urbano

- 4.1 – Individuazione di aree da assoggettare a interventi di riqualificazione urbanistica
- 4.2 - Verifica dello stato di attuazione dei “grandi progetti” contemplati dal P.R.G.
- 4.3 - Ricucitura tra i contesti consolidati e le previsioni solo parzialmente attuate

5. Raccordare il sistema dei servizi pubblici con l'assetto urbano

- 5.1 – Verificare l'attualità delle previsioni delle zone per servizi non attivate
- 5.2 - Proposte di “urbanistica contrattata”
- 5.3 - Facilitare l'intervento privato nella realizzazione e nella gestione dei servizi

6. Sostenere il ruolo turistico della città e del suo territorio

- 6.1 – Considerare la possibilità di aggiornare le strutture ricettive tradizionali alle diverse modalità

3 - TRENTO ACCESSIBILE

7. Raccordare i sistemi della mobilità con l'assetto urbano

- 7.1 – Raccordare la pianificazione urbanistica con la pianificazione della mobilità

4 - SMART TRENTO

8. Sostenere l'attrattività della città e del territorio innovando il sistema urbano

- 8.1 – Sostenere e integrare le strutture dell'Ateneo e degli istituti di ricerca

9. Ridefinire il ruolo delle zone per le attività economiche con particolare riguardo alle zone produttive

- 9.1 – Stralciare dal piano le previsioni di aree produttive condizionate dalla presenza di residenze, elettrodotti o da andamenti altimetrici problematici
- 9.2 – Riclassificare le zone produttive di riserva previste dal P.U.P.
- 9.3 – Riclassificare le aree di livello provinciale in aree di livello locale
- 9.4 – Semplificare la destinazione delle specifiche zone produttive

10. Semplificazione dei meccanismi e delle procedure dello strumento urbanistico

- 10.1 – Semplificazione della zonizzazione
- 10.2 – Semplificazione dell'apparato normativo
- 10.3 – Definizione degli utilizzi temporanei delle aree in attesa della loro attuazione
- 10.4 – Individuazione di zone da sottoporre a progettazione di maggior dettaglio
- 10.5 - Verifica della pertinenza dei parametri edilizi, favorendo la densificazione

5 - BELLA TRENTO

11. Adeguamento del sistema delle tutele del patrimonio storico e culturale

- 11.1 – Introduzione del concetto di analisi critica, storica, morfologica e materica
- 11.2 – Aggiornamento dei materiali utilizzabili negli interventi sugli edifici storici
- 11.3 – Verifica e aggiornamento dei vincoli di tutela del patrimonio culturale
- 11.4 - Nuove possibilità di intervento sulle aree inedificate negli insediamenti storici

A agli obiettivi sopra descritti si sono aggiunti i seguenti “ALTRI OBIETTIVI”, ovvero obiettivi trasversali alle diverse sfide e alcuni obiettivi obbligatori che derivano sostanzialmente dai necessari adeguamenti alla legge urbanistica e al Piano Urbanistico Provinciale.

RELATIVAMENTE AL MONTE BONDONE

12. Definizione del ruolo del Monte Bondone nel sistema territoriale comunale

12.1 – La costruzione di una “agenda strategica”

ALTRI OBIETTIVI

13. Altri obiettivi

13.1 – Integrare la dimensione ambientale nella pianificazione urbanistica e territoriale tramite lo strumento della VAS – Valutazione Ambientale Strategica

13.2 - Ridefinizione delle modalità di rappresentazione della viabilità

13.3 – Riclassificazione urbanistica dell'edificio ex Casino di bersaglio

14. Le modifiche normative

Gli obiettivi e le strategie sopra descritti si sono tradotte in una molteplicità di azioni specifiche che hanno portato alla modifica sia delle varie cartografie del P.R.G. sia dell'apparato normativo, per il dettaglio delle quali si fa rinvio alla Relazione illustrativa della variante 2019.

Si riportano a titolo di esempio alcune tra le modifiche più rilevanti.

Per Eco Trento:

- La ridefinizione delle soglie temporali per l'applicazione delle norme sugli edifici esistenti in zona agricola (dal 31.12.1980 al 13.02.2008 data di entrata in vigore della Variante al P.R.G. 2004) e riduzione della superficie utile netta utilizzabile a fini residenziali (da 438 mq a 250 mq).
- La possibilità di estensione della residenza per gli edifici ricadenti in zona a bosco con destinazione d'uso già prevalentemente residenziale.
- Lo stralcio di aree soggette a pianificazione attuativa inattuata o difficilmente attuabili quali la C3 Roncafort sud, la C3 Sopramonte Praiolo ambito B, la C3 via Bepi Todesca, la C3 loc. Cortesano, la C4 – via Maccani rotatoria, la C4 – via Brennero – Tridente – Atesina – ambito E, la D7. – via Maccani.
- Il ridimensionamento di aree soggette a pianificazione attuativa quali C3a di Canova, C3 Sopramonte Praiolo ambito A, C3 ambito A a Spini di Gardolo, D7 Centochiavi, C5 D “Progetto Stazioni”, C4-pfs in via Marconi a Trento.
- Il riconoscimento del ruolo degli orti in ambiente urbano.
- La riclassificazione in zona agricola per quelle aree oggetto di trasformazioni da bosco ad agricolo che derivano da attività di bonifica agraria effettuata ai sensi di legge, ovvero autorizzate dalla competente autorità forestale provinciale e regolarmente concluse o sostenute da accertamenti da parte della stessa autorità forestale dello stato agricolo e non

boscato delle aree o di aree che si possono considerare agricole o comunque non boscate sulla scorta delle foto aeree a partire dal 1973 (la riclassificazione completa delle aree agricole ai sensi di quanto previsto dal P.U.P. viene rinviata a prossime varianti).

Per Trento accogliente

- L'estensione della possibilità di ampliamento dei sottotetti degli edifici esistenti con estensione di circa 17 anni del limite temporale attuale e con l'applicabilità anche alle zone B5 e B6 e alle zone terziarie D7 e D7b.
- L'estensione e la ridefinizione delle zone H2 – verde privato. Per queste zone si prevede inoltre una modifica delle possibilità di ampliamento della superficie esistente più favorevole agli edifici di dimensioni più modeste.
- L'introduzione di una nuova zona C3 a Gardolo per la creazione di residenze da dedicare al cohousing.
- L'individuazione di alcune zone C3 a Campotrentino su aree attualmente occupate da insediamenti artigianali e commerciali, da assoggettare quindi a interventi di ristrutturazione urbanistica finalizzati all'insediamento di residenza e servizi relativi servizi.
- La ripianificazione delle zone D1c a Trento sud in aree residenziali di tipo B e in nuove zone C5 soggette a interventi di riqualificazione urbana.
- La ridefinizione delle aree militari di San Vincenzo in una nuova zona per attrezzature e servizi di interesse urbano destinata alla creazione di verde pubblico e attrezzature sportive (parco sportivo).
- Lo stralcio dell'area per il nuovo stadio a Ravina.
- La ridefinizione del "Corso nord" per rendere più attuabile la trasformazione degli edifici esistenti.
- La riclassificazione in aree per servizi privati delle previsioni di parcheggi scambiatori collegati al sistema di trasporto pubblico in sede propria previsto dal Piano Urbano della Mobilità (svincolo di Canova, rotatoria per Meano).
- L'identificazione di una nuova zona per servizi universitari a S. Bartolomeo.
- L'individuazione delle aree militari confermate sul territorio comunale.
- La modifica normativa per consentire maggiore flessibilità per l'attivazione delle aree alberghiere soprattutto del Monte Bondone con la realizzazione anche di altre attività a servizio del turista attivabili anche in assenza della struttura alberghiera.

Per Trento accessibile

- La conferma della previsione della creazione del "boulevard" conseguente all'interramento del tratto cittadino della ferrovia, considerato congruente col progetto di by-pass della ferrovia per l'alta capacità con l'ipotesi di interramento del tratto cittadino della ferrovia storica e quindi la fattibilità complessiva dell'intervento.

Per Smart Trento

- La previsione di un nuovo studentato nella zona D1c di Viale Verona.
- Lo stralcio delle previsioni di aree produttive condizionate dalla presenza di residenze, elettrodotti o da andamenti altimetrici problematici (parziale stralcio e riclassificazione zona D2a a Spini, parziale stralcio e riclassificazione zona D2a a Ravina, riclassificazione parziale della zona D1b a San Donà).
- La riclassificazione di alcune zone produttive di livello provinciale e locale in altre aree produttive, per intercettare le esigenze di differenziazione delle attività (produttivo, logistica, magazzinaggio commercio). Sono interessate le zone D1a lungo via Alto Adige, la zona produttiva D2a a Ravina, la zona D1b a Gardolo sud lungo via IV Novembre, le zone D a Mattarello in via Nazionale.
- L'uniformazione delle funzioni insediabili per tutte le zone B, C e D7.
- La ripermimetrazione e suddivisione della zona C6 a Trento nord e la modifica normativa per consentire usi temporanei nelle aree limitrofe esterne al Sito di importanza Nazionale.

Per Bella Trento

- L'introduzione del concetto di "analisi critica, storica, morfologica e materica" nei casi di edifici ricadenti negli insediamenti storici, nella città consolidata e per gli edifici isolati di carattere storico, per verificare l'opportunità o meno di confermare il vincolo per l'intero edificio o invece intervenire diversamente sulle parti non di pregio.
- L'aggiornamento dei materiali utilizzabili negli interventi sugli edifici storici (Allegato 3).
- L'introduzione di nuove possibilità di intervento sulle aree inedificate negli insediamenti storici.

Per il Monte Bondone

- Per il "Grande impianto" di collegamento tra la città e il Monte Bondone il nuovo P.R.G. non indica un percorso preciso ma solo un ideale collegamento tradotto in via esclusivamente ideogrammatica rimandando a una successiva variante l'indicazione precisa del tracciato, dei punti di partenza e di arrivo e delle fermate.

Adeguamenti al P.U.P. e modifiche normative

- L'introduzione del reticolo idrografico e integrazione dell'articolo relativo al demanio idrico.
- L'adeguamento dell'articolo relativo alle zone a bosco dove si esclude l'attività agricola.
- L'adeguamento degli articoli relativi ai beni sottoposti agli artt. 10, 12, 13 del Codice dei beni culturali e del paesaggio alle aree di interesse e di tutela archeologica, in collaborazione con la Soprintendenza.

L'iter di approvazione della Variante 2019 è stato molto complesso e partecipato. Si pensi che anche le due adozioni del Consiglio comunale hanno visto l'accoglimento di emendamenti da parte del Consiglio comunale e che nel corso della Conferenza di pianificazione i vari Servizi provinciali hanno richiesto svariate modifiche o adeguamenti, ad alcune delle quali non è stato possibile dare risposta e il loro accoglimento è stato quindi rinviato a varianti successive.

Anche l'approvazione finale da parte della Giunta provinciale è stata subordinata all'accoglimento di ulteriori modifiche.

Prendendo atto di tale complessità la Relazione della Variante 2019 termina con un capitolo "Prossimi impegni" che nel quale si dichiara: *"la portata decisamente ampia e ambiziosa del documento di individuazione degli obiettivi per il P.R.G. è fondamentale per impostare una prospettiva di variazione secondo una direzione data e all'interno di un preciso quadro di coerenza, ma risulta evidente che non tutto può essere risolto all'interno di una sola variante. Nella presente infatti sono inserite solo le modifiche che derivano dal documento di individuazione degli obiettivi e che si sono rivelate sufficientemente mature e condivise..."*. Pertanto la Variante 2019 stessa ha riconosciuto che non tutti gli obiettivi e le sfide proposti hanno ricevuto risposta all'interno della variante. Alcuni argomenti del Documento degli obiettivi sono stati rinviati a successive varianti al P.R.G..

Fra i temi rinviati principali, sono citati:

- la semplificazione della base cartografica del P.R.G. utilizzando come base il catasto aggiornato per il P.R.G. e la carta tecnica per i temi del P.T.C. e il recepimento della legenda unificata provinciale;
- la riclassificazione delle aree agricole secondo le definizioni del P.U.P. (aree agricole e aree agricole di pregio);
- la ridefinizione della modalità di rappresentazione della viabilità classificandola tra "esistente", "esistente da potenziare", "di progetto";
- l'identificazione e la valorizzazione del patrimonio architettonico contemporaneo;
- la semplificazione dello strumento urbanistico, attraverso riduzione delle zone, la riclassificazione dei piani attuativi attuati, riduzione delle sigle di specifica destinazione funzionale per le zone per servizi;
- la redazione della "Carta del paesaggio";
- la definizione cartografica e normativa delle "Aree di protezione fluviale";
- l'aggiornamento della "Carta di uso del suolo";
- l'individuazione delle misure di mitigazione e di adattamento della città ai cambiamenti climatici;
- le politiche di sostegno del cohousing partendo dalla mappatura delle abitazioni non utilizzate;
- la definizione dei "paesaggi sonori";
- l'adeguamento al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile;
- il riconoscimento dell'apporto dei servizi ecosistemici alla vivibilità della città e del territorio;
- le possibilità di introdurre utilizzi temporanei rispetto alle destinazioni di P.R.G. per garantire assieme all'utilizzo anche il presidio delle aree.

ALTRI INTERVENTI RILEVANTI

Dopo l'approvazione della Variante 2019 sono state approvate ulteriori varianti al P.R.G. che, pur avendo una portata minore rispetto alla Variante 2019 sono intervenute affrontando la pianificazione di aree significative e la presa d'atto della realizzazione di importanti infrastrutture strategiche per la Città di Trento.

La "Variante zona C5 - Area destra Adige - ex Italcementi a Trento" approvata nel 2021 ha ridisegnato e riorganizzato l'area strategica dell'ex Italcementi in destra Adige a Piedicastello.

La "Variante 2021" approvata nel 2022 ha previsto la localizzazione del nuovo impianto di messa in riserva di rifiuti inerti a Sopramonte e la ridefinizione dell'ampia area per trasporto pubblico e rimessaggio in località Vela a Trento.

Con gli adeguamenti d'ufficio del Piano Regolatore Generale del 2022 e del 2023 si è preso atto di importanti progetti come la "Messa in sicurezza della S.S. 45 bis nel tratto adiacente l'intersezione con la S.P. 18 (Bivio di Terlago)", lo svincolo parziale dell'area produttiva del settore secondario di riserva D3 a Spini di Gardolo e soprattutto la presa d'atto del "Progetto di realizzazione dell'asse ferroviario Verona – Monaco, "Quadruplicamento della linea ferroviaria Verona – Fortezza – Verona, Linea di accesso Sud alla Galleria di base del Brennero" - Lotto 3A: Circonvallazione di Trento".

LA VARIANTE TECNICA 2023-2024

Al fine di proseguire nel percorso di revisione del P.R.G. iniziato con la Variante 2019 e di dare attuazione a ulteriori obiettivi il Consiglio comunale nel luglio del 2023 ha approvato il documento denominato "P.R.G. – Piano Regolatore Generale - Variante tecnica 2023-2024 - Definizione degli obiettivi e dei contenuti", con il quale si dà avvio all'iter della variante ordinaria al Piano Regolatore Generale del Comune di Trento denominata "Variante tecnica 2023-2024".

Si riassumono di seguito gli obiettivi contenuti nel documento:

- il ridisegno del P.R.G. sulla base catastale provinciale e adeguamento alla legenda unificata provinciale;
- la riclassificazione delle aree agricole secondo le definizioni del Piano Urbanistico Provinciale;
- l'identificazione e la valorizzazione del patrimonio architettonico contemporaneo;
- l'adeguamento del P.R.G. alle aree sciabili come delimitate nella cartografia del P.U.P.;
- l'adeguamento delle aree di protezione fluviale;
- l'integrazione nel P.R.G. degli esiti della redazione della Carta del paesaggio comunale.

La Variante tecnica 2023-2024 ha iniziato il suo iter di approvazione nel luglio del 2024 e non è ancora stata adottata ma già dall'esame degli obiettivi si evidenzia la continuità di questa con la

precedente Variante 2019. Alcuni degli obiettivi sono infatti quelli rinviati a varianti successive dalla Variante 2019 (la semplificazione della base cartografica e il recepimento della legenda unificata provinciale, che ha compreso anche la ridefinizione delle modalità di rappresentazione della viabilità, l'identificazione e la valorizzazione del patrimonio architettonico contemporaneo).

Per quanto riguarda l'obiettivo originario della riclassificazione delle aree agricole, la Variante tecnica prevede l'ampliamento dell'obiettivo originario, con la riclassificazione del sistema delle aree agricole e delle aree agricole di pregio (intese queste ultime come approfondimento dell'inquadramento strutturale e come invarianti del P.U.P.), nonché con la ripermimetrazione delle altre aree agricole, delle aree boscate e delle aree ad elevata integrità. È stata rivista anche la disciplina di tutte queste aree e degli edifici esistenti in area agricola.

L'obiettivo della definizione cartografica e normativa delle "Aree di protezione fluviale" è stato esplicitato attraverso la delimitazione delle Aree di protezione fluviale in base all'individuazione degli Ambiti fluviali di interesse ecologico del PGUAP e dell'introduzione della relativa disciplina.

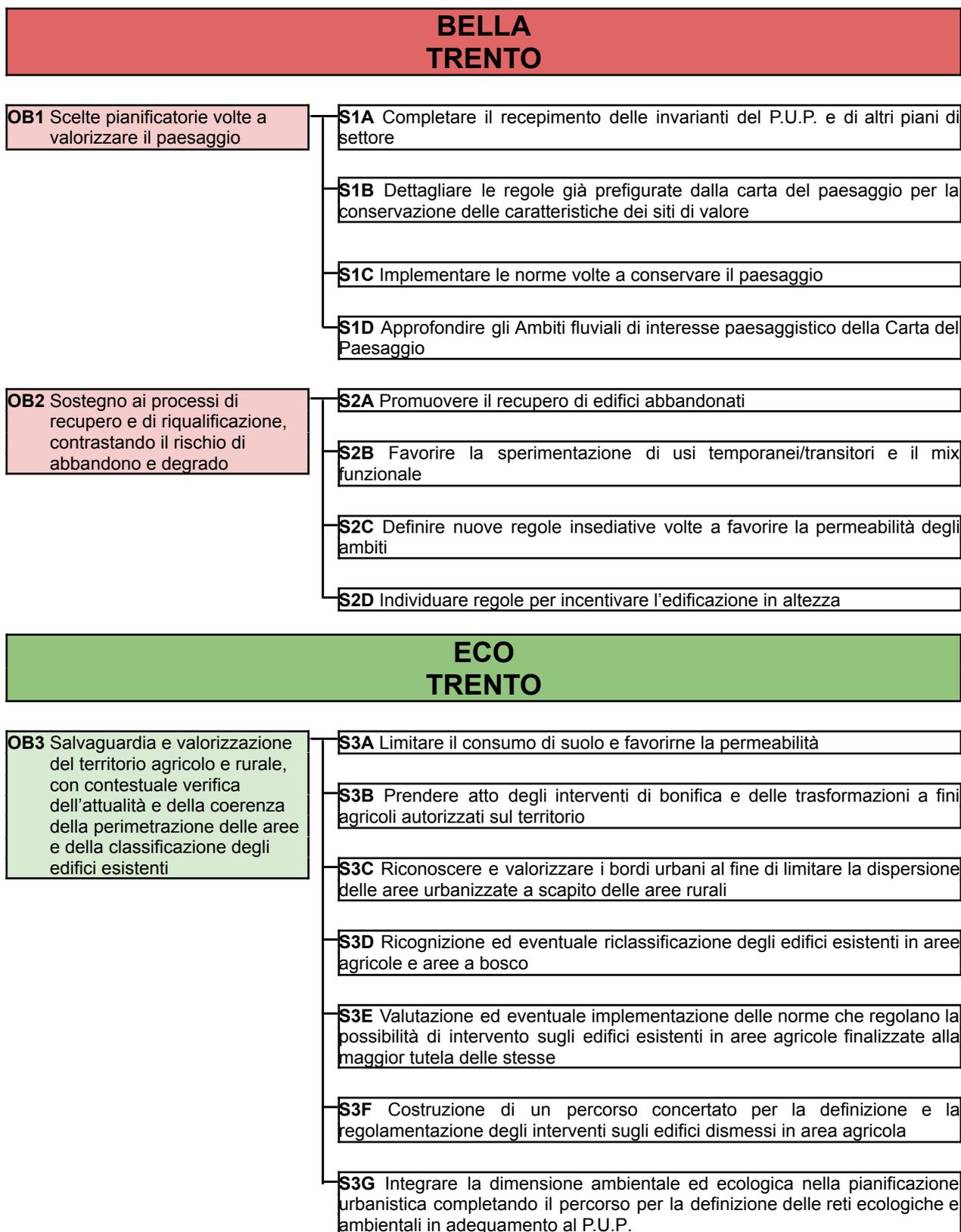
Per conseguire l'obiettivo dell'integrazione nel P.R.G. degli esiti della redazione della Carta del paesaggio comunale la Variante tecnica prevede per ora di assumere l'intera documentazione della Carta del Paesaggio con valore di analisi territoriale, documentale, e paesaggistica, assumendo quindi valore ricognitivo e di riferimento per un corretto approccio progettuale sul territorio comunale e per la

valutazione degli interventi proposti da parte dei soggetti competenti in materia autorizzativa (commissione edilizia comunale, commissione per la pianificazione e il paesaggio). Solo il tematismo dei "Siti di Valore, Tutela e Attenzione Paesaggistica" è entrato con valore di cogenza normativa negli elaborati cartografici e nelle norme del P.R.G.. Ulteriori contenuti propri della Carta del Paesaggio potranno essere recepiti nel P.R.G. con specifiche varianti urbanistiche.

In tema di aree sciabili, nuovo obiettivo introdotto dalla Variante tecnica, l'adeguamento del P.R.G. è consistito nell'introduzione delle aree sciabili indicate dal Piano urbanistico provinciale per il comprensorio del Monte Bondone, nell'aggiornamento della rappresentazione del sistema di piste e impianti e nella rielaborazione della relativa disciplina, adeguandola a quanto previsto dalla normativa provinciale in materia.

Alcuni degli obiettivi della Variante tecnica 2023-2024 sopra descritti costituiscono adeguamento a parte dei contenuti della pianificazione urbanistica provinciale introdotti con la Variante al P.U.P. 2008.

9. Schema del documento obiettivi



TRENTO ACCESSIBILE

OB4 Pianificazione aggiornata alle previsioni dei processi di trasformazione che interessano la città di Trento

S4A Definizione di un nuovo assetto urbano coerente dal punto di vista morfologico e infrastrutturale

OB5 Integrazione della pianificazione urbanistica con la pianificazione della mobilità

S5A Implementare il sistema delle cerniere di mobilità previste dal P.U.M.S. e dei parcheggi di attestamento

S5B Integrare mobilità e ambiti di rigenerazione

S5C Concentrare eventuali nuove potenzialità edificatorie e servizi favorendo il mix funzionale

S5D Implementare sistemi di collegamento con gli ambiti collinari e sobborghi

TRENTO ACCOGLIENTE

OB6 Definizione del fabbisogno abitativo al fine di definire le scelte di piano coerentemente con le politiche abitative

S6A Verificare le previsioni pianificatorie non attuate

S6B Analizzare le necessità abitative, produttive e ricettive e adeguare le scelte di piano alle nuove politiche abitative

SMART TRENTO

OB7 Ricognizione delle zone produttive, con eventuale riclassificazione di alcune zone produttive di livello provinciale in aree di livello locale

S7A Mappatura delle zone produttive finalizzata a dare attuazione all'obiettivo di limitare del consumo di suolo privilegiando la riclassificazione delle aree produttive esistenti

S7B Esplorare la possibilità di riqualificare le aree produttive e implementare le funzioni insediabili

S7C Valutare i possibili utilizzi delle cave in via di esaurimento considerando anche usi produttivi

OB8 Verifica dell'attualità delle previsioni delle zone per servizi non attivate tenuto conto dei nuovi bisogni

S8A Mappatura delle previsioni vigenti per le aree per attrezzature e servizi pubblici

S8B Verificare sulla base degli standard le previsioni non più attuali e procedere alla loro riclassificazione

S8C Valutare la necessità di attualizzare la dotazione di attrezzature e servizi

OB9 Aggiornamento normativo in modo da corrispondere maggiormente alle esigenze attuali e alle sfide del P.R.G.

S9A Apportare una semplificazione dell'apparato normativo del P.R.G.

S9B Implementare le regole volte a incentivare l'adozione di accorgimenti in grado di contribuire al contrasto degli effetti del cambiamento climatico