



COMUNE
DI TRENTO

IMMAGINA LA CITTÀ DEL FUTURO

Le trasformazioni urbane di Trento



2023

INDICE

Abbreviazioni.....	I
Glossario.....	II
Presentazione.....	1
Capitolo 1: La Strategia Europea dei Trasporti.	
Perché è importante iniziare dal contesto europeo.....	2
1.1 L'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e l'Accordo di Parigi.....	2
1.2 La strategia europea dei trasporti: il TEN-T e i corridoi alpini.....	6
1.3 Il Tunnel di Base del Brennero.....	7
1.4 I Regolamenti Europei n. 1315/2013 e 1316/2013.....	8
Capitolo 2: Le grandi trasformazioni a Trento nell'età moderna e contemporanea.	
Perché è rilevante parlare della storia della città.....	9
2.1 Le grandi trasformazioni urbane a Trento.....	10
2.2 Evoluzione del rapporto città-fiume.....	11
Capitolo 3: Il Progetto Integrato. Da dove nasce e cosa prevede?.....	13
3.1 Genesi del Progetto Integrato.....	14
3.2 Il Progetto Integrato: che cos'è e a cosa serve?.....	15
3.3 Componenti del Progetto Integrato	17
a. La Circonvallazione ferroviaria di Trento come presupposto.....	17
b. L'interramento del tratto cittadino della ferrovia storica.....	19
c. Il NorduS.....	23
d. Ipotesi di tranvia.....	24
3.4 Il metaprogetto come metodo.....	25
3.5 Aree di potenziale trasformazione urbana.....	26
Capitolo 4: Partecipazione. Quali percorsi?.....	32
4.1 Il dibattito pubblico.....	33
4.2 TrentoLab.....	35
4.3 SuperTrento.....	36

Capitolo 5 : La Trento del futuro.

Quali scenari sono immaginabili?	40
La cornice di riferimento del nuovo assetto urbano: le connessioni, il verde e gli ambiti di trasformazione	41
Prima visione : un parco lineare?.....	42
Seconda visione: il fiume urbano?.....	44
E ora...Immagina anche tu la città del futuro!.....	45
Bibliografia/Sitografia.....	47

ABBREVIAZIONI

CIPE	Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica
CTE	Centro Trentino Esposizioni
CONI	Comitato Olimpico Nazionale Italiano
D. Lgs.	Decreto legislativo
DPCM	Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri
DPR	Decreto del Presidente della Repubblica
FSSU	Sistemi Urbani Ferrovie dello Stato
N.O.T.	Nuovo Ospedale di Trento
ONU	Organizzazione delle Nazioni Unite
PAT	Provincia Autonoma di Trento
PRG	Piano Regolatore Generale
PUMS	Piano Urbano Mobilità Sostenibile
RFI	Rete Ferroviaria Italiana
SCAN-MED	Corridoio scandinavo-mediterraneo
TENT-T	Trans-European Transport Network
UE	Unione Europea
UNFCCC	Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici

GLOSSARIO

1. La strategia europea per i trasporti

Obiettivi: sviluppo sostenibile, riduzione degli impatti sull'ambiente, maggiore accessibilità e integrazione dei territori, creazione di nuove connessioni, miglioramento della qualità della vita.

L'Unione europea individua nelle infrastrutture sostenibili, quali le ferrovie, un contributo significativo alle strategie globali per il perseguimento degli obiettivi di sostenibilità.

Il tema della mobilità risulta fondamentale nel quadro delle politiche sociali ed economiche attuali e l'Europa ha avviato un percorso concreto per uno sviluppo infrastrutturale con la programmazione dei Corridoi europei.

Il quadruplicamento della linea ferroviaria da Fortezza a Verona si configura come uno dei progetti individuati in via preliminare per la rete dei trasporti dell'Unione Europea.

L'intervento ricade nel Corridoio della rete centrale denominato "Scandinavo - Mediterraneo".



VIVIBILITÀ LUNGO IL CORRIDOIO



QUALITÀ DELL'ARIA



SVILUPPO ECONOMICO



2. Corridoi europei

Sono un insieme di infrastrutture di trasporto integrate (ferro + gomma) previste per sostenere il Mercato unico, garantire la libera circolazione delle merci e delle persone e rafforzare la crescita, l'occupazione e la competitività dell'Unione europea.

Il nostro territorio è interessato dal corridoio Scandinavo - Mediterraneo che è il più lungo della rete e collega la Finlandia e la Svezia con Malta. Attraversa le Alpi lungo il Brennero e segue la Valle dell'Adige da Bolzano a Verona.

La maggiore criticità del Corridoio Scandinavo - Mediterraneo è rappresentata dal superamento del valico del Brennero.

Per questo il principale intervento consiste nella realizzazione del tunnel di base del Brennero.

3. Tunnel di base del Brennero

Il nuovo tunnel, in fase di realizzazione, si estende tra Innsbruck (Austria) e Fortezza (Italia) per una lunghezza di 55 km.

Eviterà di dover superare il dislivello del valico configurando la nuova linea come una "ferrovia di pianura" invece che come una "ferrovia di montagna" come è attualmente.

Questo consentirà di far viaggiare treni più lunghi (dai 500 metri attuali ai 750 metri), veicolati da un'unica motrice e più veloci.

Queste condizioni, sommate all'aumento dei tratti dedicati alle merci (come nel caso del bypass di Trento), aumenteranno in modo molto significativo la capacità di trasporto della ferrovia consentendo il perseguimento degli obiettivi di sostenibilità europei.



4. Corridoio del Brennero

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

Attraversare le Alpi significa attraversare un ambiente molto sensibile, dove i trasporti sono in continua crescita e sbilanciati verso il trasporto su gomma con tutte le conseguenze negative che questa modalità comporta in termini di inquinamento atmosferico, rumore, emissione di gas clima-alteranti, situazioni di congestione e rischi di incidentalità.

Gli interventi sul corridoio del Brennero mirano a rendere la ferrovia più competitiva per poter trasferire il maggior numero di quote di trasporto dalla gomma alla rotaia in un'ottica di sostenibilità.



5. Quadruplicamento della linea ferroviaria del Brennero

È la previsione del raddoppio degli attuali due binari.

La linea del Brennero è attualmente costituita da due binari utilizzati sia per i treni passeggeri che per quelli merci. Il quadruplicamento, ovvero il raddoppio dei binari attuali, è funzionale a suddividere il traffico merci da quello passeggeri assegnando a ognuna delle due tipologie una coppia di binari dedicati. Questo favorisce la gestione e aumenta la capacità di trasporto della linea ferroviaria sia per il traffico passeggeri che merci. Per il territorio del Comune di Trento i due binari dedicati al trasporto delle merci saranno quelli della nuova circosollazione ferroviaria, mentre quelli dedicati al traffico passeggeri saranno quelli attuali della linea storica.



6. Gallerie

1. ARTIFICIALE
2. NATURALE
3. TRINCEA

Artificiale



Naturale



Trincea



7. Circonvallazione ferroviaria di Trento (bypass)

Il progetto di circonvallazione consiste nella realizzazione di un tracciato ferroviario, collocato per la maggior parte in galleria naturale e per la minima parte in galleria artificiale e in trincea, che "bypasserà" la città di Trento in sinistra Adige, dedicato al trasporto delle merci. Il progetto prevede lo stacco di due binari dall'attuale linea a Mattarello sud, in località Acquaviva, con la realizzazione del nuovo tracciato sotto la Marzola (a est di Trento) e il ricollegamento a Trento nord, dopo circa 11 chilometri di galleria, all'altezza dell'ex Scalo Filzi a nord.

Nello scenario finale del corridoio del Brennero, la linea merci proseguirà in galleria verso nord; questa ipotesi è già allo studio di RFI e in corso di definizione tra la Provincia e i Comuni a Nord di Trento. L'uscita all'ex Scalo Filzi (l'ex scalo ferroviario a nord di Trento in corrispondenza del Campo CONI) è comunque funzionale, anche in questa prospettiva, sia per il collegamento con l'Interporto sia per ragioni di sicurezza ferroviaria. La circonvallazione ferroviaria di Trento per le merci, come tutte le tratte di binari dedicate esclusivamente alle merci, è funzionale a garantire il pieno utilizzo della nuova linea ferroviaria, aumentarne la capacità di trasporto e liberare potenzialità anche per migliorare il traffico passeggeri anche prima del raggiungimento dell'obiettivo del quadruplicamento dell'intera linea del Brennero.

Nel progetto complessivo del corridoio del Brennero, la circonvallazione di Trento è considerata uno dei lotti prioritari per la realizzazione delle tratte di accesso sud al tunnel di base del Brennero.

Nel caso delle circonvallazioni (bypass) si evita inoltre di attraversare con i treni merci le parti maggiormente edificate e abitate.



8. Interramento del tratto cittadino della ferrovia storica

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

L'idea dell'interrimento del tratto storico della linea ferroviaria del Brennero, realizzando al suo posto un "boulevard", nasce nell'ambito della revisione dello strumento urbanistico comunale all'inizio degli anni 2000 (PRG 2001).

È un intervento di riqualificazione e rigenerazione che prevede la realizzazione di una nuova centralità urbana dedicata al verde e alla mobilità lenta.

L'interrimento dei binari comporta l'interrimento anche della stazione (stazione ipogea) ovvero dei binari e dei marciapiedi di accesso ai treni.

La previsione del PRG 2001 è rimasta congelata fino ai giorni nostri in quanto l'intervento si sarebbe dovuto realizzare garantendo la continuità della linea ferroviaria e comportando quindi notevoli difficoltà organizzative, tempi lunghissimi di realizzazione e conseguenti ingentissimi costi.

La previsione dell'interrimento è stata resa possibile dall'impostazione del progetto della Circonvallazione ferroviaria per le merci come previsto nel "Progetto Integrato".



9. Stazione ipogea

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

Nella prospettiva dell'interrimento del tratto cittadino della ferrovia storica, saranno ovviamente interrati anche i binari della stazione.

Quando si parla di stazione ipogea si intende quindi che i binari e i marciapiedi di accesso saranno interrati (indicativamente a una quota di circa meno 11,5 metri).

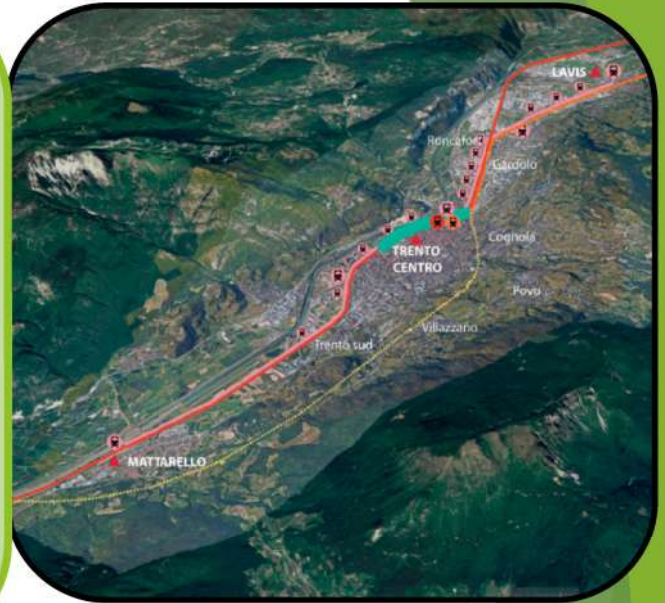
L'edificio storico della stazione, di altissimo pregio architettonico a firma di Angiolo Mazzoni, manterrà invece forma e funzioni attuali.

Solo l'accesso ai binari avverrà in interrato. L'esempio più noto e vicino a noi a cui riferirsi è quello della stazione di Bologna.

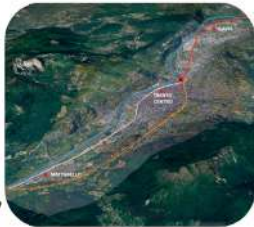
10. "Progetto NorduS"

È il potenziamento della ferrovia Trento – Malé in funzione di metropolitana di superficie con raddoppio dei binari nel tratto cittadino e prolungamento verso sud fino alla zona per il nuovo ospedale ma con ipotesi di prosecuzione fino a Mattarello.

Il Piano Urbano della Mobilità (PUM) approvato dal Consiglio comunale nel 2010 prevedeva la realizzazione di un sistema tipo metropolitana di superficie lungo l'asse nord-sud quale elemento portante di tutto il sistema di trasporto pubblico. Il "Progetto NorduS" è la declinazione di questa previsione elaborata nel 2012 da un gruppo tecnico composto da Comune di Trento, Provincia di Trento e Trentino Trasporti SpA.



Circonvallazione ferroviaria



Interramento

NorduS



11. "Progetto Integrato"

È l'integrazione del progetto per la circonvallazione ferroviaria per le merci con il progetto di interrimento del tratto cittadino della ferrovia storica e il "Progetto NorduS" sulla base di specifiche tecniche che garantiscono la realizzabilità e la compatibilità dei tre progetti.

Il Progetto Integrato comincia a prendere corpo, a partire dal 2016, nelle fasi di definizione del progetto della circonvallazione ferroviaria di Trento per le merci.

L'ipotesi che si è andata definendo prevede di realizzare una stazione temporanea nel punto di congiunzione tra la nuova galleria per le merci e la linea storica, in posizione utile per la città, cosicché la galleria merci possa essere utilizzata temporaneamente anche per il passaggio dei treni passeggeri; in questo modo il tratto della linea storica che attraversa la città verrà completamente sgravato dal passaggio dei treni rendendo molto più semplice ed economico il suo interrimento.

Il "Progetto Integrato" è stato avvalorato dalla sottoscrizione nel 2018 e 2019 di due specifici protocolli di intesa tra RFI, Provincia e Comune di Trento.

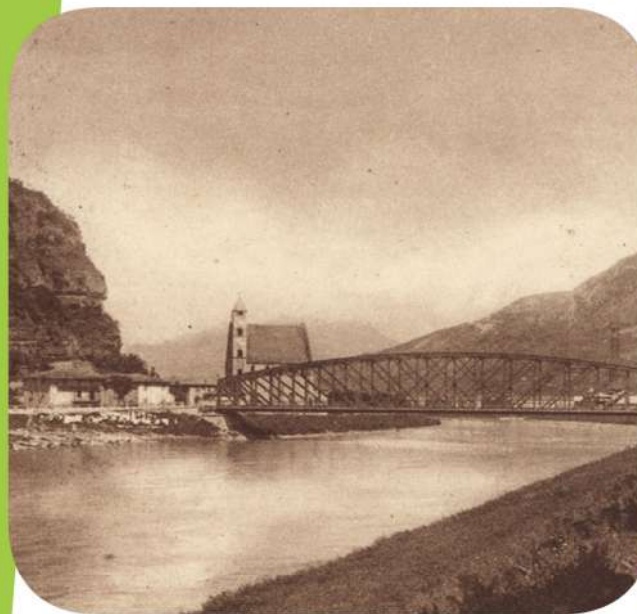
12. Il "Metaprogetto" come metodo

"Metaprogetto" è il nome dello studio redatto dal Comune di Trento per l'individuazione, la descrizione e la definizione delle potenzialità e delle criticità degli ambiti di potenziale trasformazione innescata dal "Progetto Integrato".

Il risultato atteso è la costruzione di un documento di indirizzo di progetto per le successive attività esecutive che potranno anche declinarsi in procedure concorsuali.

Il "Progetto Integrato" è infatti portatore di uno straordinario potenziale per innescare processi di trasformazione della città. Non si tratta esclusivamente delle aree che saranno liberate dai binari, ma anche delle aree limitrofe, delle aree intorno alle nuove fermate del NorduS, dei corridoi di riconnessione tra le parti est e ovest della città, ma anche tra le parti nord e sud, tramite i nuovi sistemi di trasporto collettivo e ancora delle aree esterne alla città ma potenzialmente connesse direttamente ai nuovi centri dell'intermodalità.





13. “La Città e il Fiume - programma di sviluppo urbanistico del cuore urbano”

È il nome dello studio/documento d'indirizzo redatto dal Servizio Urbanistica del Comune di Trento per analizzare lungo il corso urbano dell'Adige la situazione attuale, quella pianificatoria e i progetti in corso di redazione o di prossima attuazione per una lettura unitaria finalizzata a migliorare l'integrazione di questi ambiti di trasformazione con la città.

Il documento mira alla definizione di un quadro di riferimento capace di agevolare le decisioni future provando ad affrontare le singole questioni secondo una serie di invarianti consolidate all'interno di un'agenda strategica di decisioni consequenziali e coerenti fra loro, concentrato sulle relazioni esistenti e potenziali fra le stesse e col loro intorno.

I riferimenti progettuali contenuti nello studio “La città e il Fiume” assumono quindi valore di indirizzo per quelle aree su cui si stanno sviluppando progettazioni a breve termine. Il fine è dunque l'individuazione delle azioni da porre in essere per eliminare gli elementi incongrui con il contesto, rigenerare gli ambiti obsoleti e dare una coerenza spaziale e funzionale a questa parte di città.

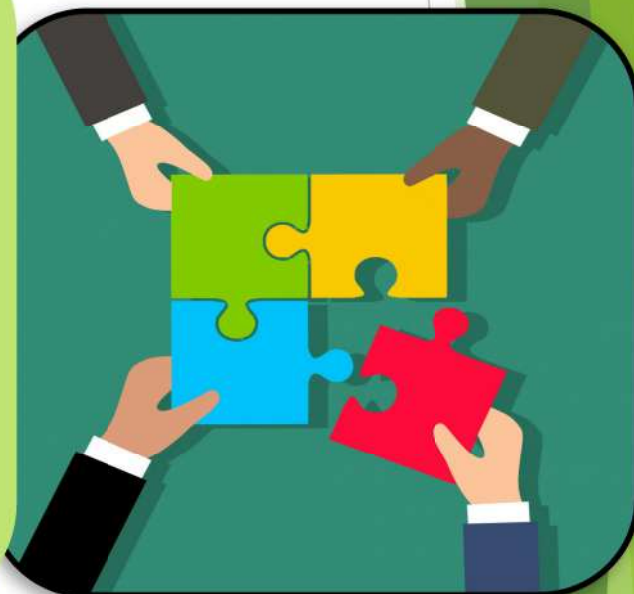
14. Linee Guida partecipate per l'areale ferroviario

Sono gli indirizzi da porre alla base dei concorsi che il Comune intende attivare per sviluppare un progetto condiviso per l'areale ferroviario.

La vigente normativa sui contratti pubblici prevede che, nel caso di concorso di progettazione o di idee, si predisponga un documento di indirizzo preparatorio per garantire la maggiore corrispondenza possibile della progettazione all'identificazione e quantificazione dei bisogni dell'amministrazione che bandisce il concorso.

Nella prospettiva dell'interramento del tratto cittadino della ferrovia storica le potenzialità di trasformazione e rigenerazione sono così rilevanti per la città, che il Comune ha ritenuto di elaborare il documento di indirizzo (Linee Guida) in forma partecipata con l'intera comunità.

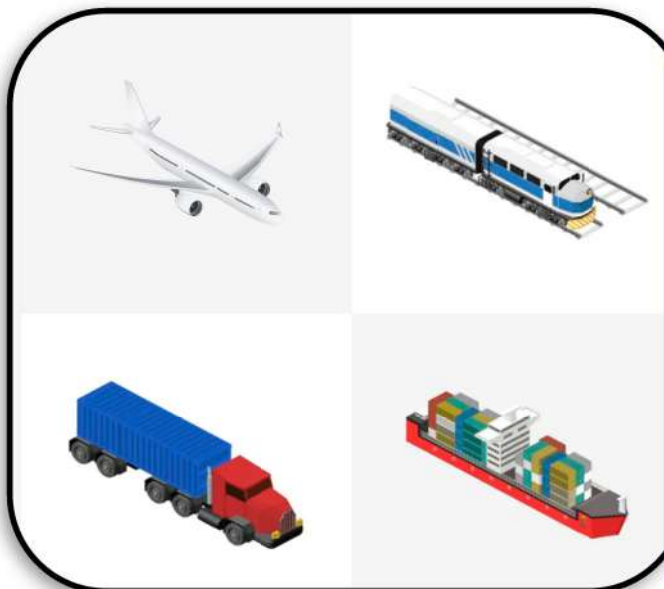
I contenuti delle Linee Guida partecipate descriveranno quindi le attese, le ambizioni, i bisogni che la comunità esprimerà e a cui i progettisti che affronteranno i concorsi dovranno impegnarsi a dare risposta e forma progettuale.



15. Trasporto intermodale

L'intermodalità rappresenta il futuro della mobilità e permette alle persone di muoversi in modo più veloce ed efficiente, utilizzando sinergicamente più mezzi di trasporto.

Il concetto di intermodalità nasce in relazione al trasporto merci attraverso l'uso combinato di vari mezzi di trasporto per ridurre le “rottture di carico” tra l'origine e la destinazione, ottimizzando in tal modo i tempi e i costi degli spostamenti. Per intermodalità in ambito urbano si intende, in genere, l'insieme degli accorgimenti volti ad agevolare il raccordo e lo scambio tra diverse modalità di trasporto all'interno di una rete, nonché tra diverse reti, non solo nell'ambito del trasporto pubblico, ma anche in integrazione con i mezzi privati. Il trasporto intermodale, se ben strutturato, offre agli utenti soluzioni alternative in grado di rispondere in modo flessibile alle esigenze di mobilità, consentendo notevoli vantaggi rispetto alla sola mobilità privata, come l'incentivazione del trasporto pubblico e la riduzione del traffico urbano.



16. Neutralità climatica

Le emissioni zero (o neutralità carbonica) consistono nel raggiungimento di un equilibrio tra le emissioni e l'assorbimento di carbonio.

Quando si rimuove anidride carbonica dall'atmosfera si parla di sequestro - immobilizzazione del carbonio. Per raggiungere tale obiettivo l'emissione dei gas ad effetto serra (GHG) dovrà essere controbilanciata dall'assorbimento delle emissioni di carbonio.

Viene definito pozzo di assorbimento un sistema in grado di assorbire maggiori quantità di carbonio rispetto a quelle che emette.

I principali pozzi di assorbimento naturali sono rappresentati dal suolo, dalle foreste e dagli oceani. Secondo le stime, i pozzi naturali rimuovono tra i 9.5 e gli 11 GT di CO₂ all'anno.

Nel 2020, le emissioni globali di CO₂ hanno superato di più di tre volte (36.0 GT) la capacità totale di assorbimento dei pozzi naturali.

Il carbonio, conservato nei pozzi naturali come le foreste, è rilasciato nell'atmosfera attraverso gli incendi nelle foreste, i cambiamenti nell'uso del terreno o i disboscamenti, causando un impatto negativo per l'ambiente. Per questo motivo è fondamentale ridurre le emissioni di carbonio per poter raggiungere la neutralità climatica.

Un altro modo per ridurre le emissioni e raggiungere la neutralità carbonica consiste nel compensare le emissioni prodotte in un settore riducendole in un altro. Questo può essere fatto investendo nelle energie rinnovabili, nell'efficienza energetica o in altre tecnologie pulite.



Tommaso Sansone

Presentazione

Cari/e studenti e insegnanti,

le città cambiano, si trasformano.

Qualità della vita, sostenibilità ambientale, bellezza sono obiettivi astratti che possono tradursi in realtà solo guardando alla città da un punto di vista multidimensionale.

Non possiamo parlare di futuro senza ripercorrere la storia, non solo urbanistica, di Trento, città che nei secoli ha modificato in modo radicale la propria struttura urbana.

La Trento di oggi è il prodotto delle grandi trasformazioni dell'età asburgica, con la deviazione dell'Adige allontanato ed estraniato dalla città e la costruzione di una ferrovia strategica dal punto di vista militare.

Poi c'è naturalmente il contesto attuale: Trento è il nodo di un corridoio europeo che parte dalla Scandinavia per arrivare fino al Mediterraneo; è anche una delle porte d'accesso a quella ferrovia del Brennero in corso di quadruplicamento che, a lavori conclusi, porterà su rotaia gran parte delle tonnellate di merci che oggi intasano l'autostrada A22.

Da questo incrocio di passato e futuro, di locale e globale, nascono le "visioni", i progetti, la prefigurazione della Trento che verrà: con una circonvallazione ferroviaria che allontana i treni merci dal centro, i binari della linea storica che vengono interrati, la stazione che diventa ipogea, le connessioni veloci tra i quartieri (tram, NorduS), le aree che si liberano per ospitare nuove funzioni.

Se è vero che i fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza hanno accelerato l'avvio di questa trasformazione, è innegabile però che la direzione intrapresa è stata preceduta da anni di studi e ipotesi progettuali, che si stanno concretizzando in un percorso partecipato aperto alla cittadinanza. **Adesso tocca a noi.**

Franco Ianeselli
sindaco di Trento

CAPITOLO 1: LA STRATEGIA EUROPEA DEI TRASPORTI. PERCHÉ È IMPORTANTE INIZIARE DAL CONTESTO EUROPEO?

L'Italia, in qualità di Stato membro dell'Unione Europea, deve perseguire, tramite le proprie politiche, gli obiettivi e gli scopi individuati in sede sovranazionale.

In particolare, la politica europea sul clima ha origine da due strumenti generali: l'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e l'Accordo di Parigi.

L'Unione Europea ha recepito questi ultimi strumenti tramite la *Green Deal* sulla neutralità climatica e ha dato attuazione agli obblighi assunti, nello specifico nel settore dei trasporti, mediante due regolamenti, il 1315 e il 1316 del 2013.

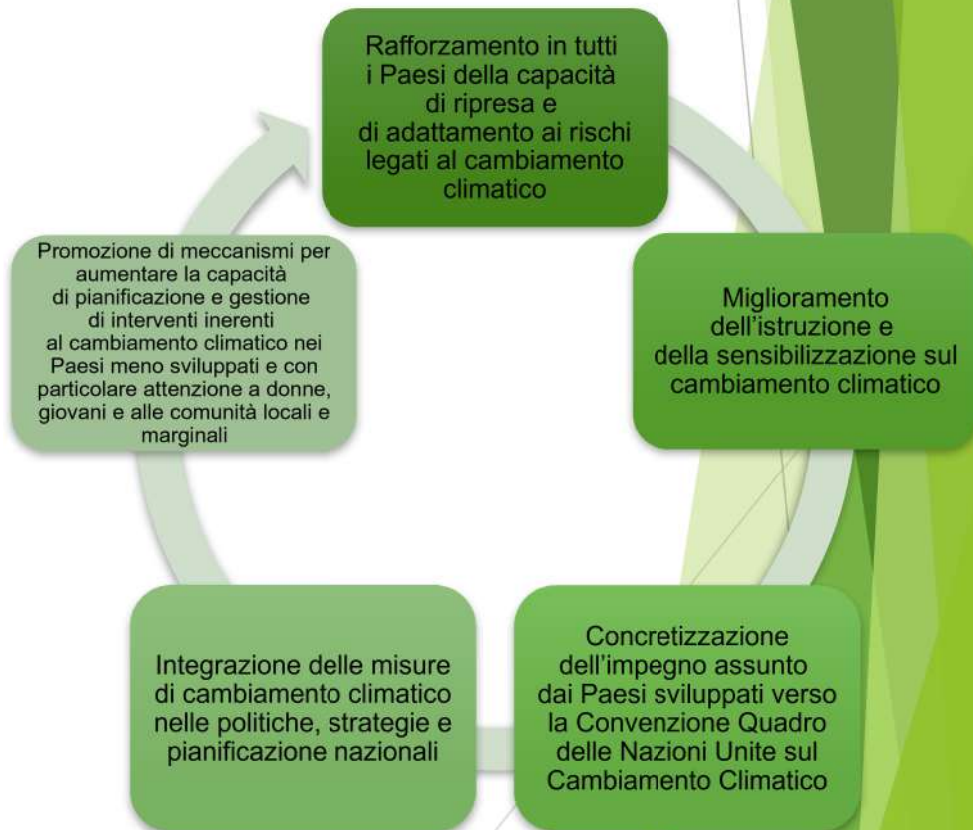
Con queste decisioni il Parlamento Europeo e il Consiglio dell'Unione Europea hanno approvato i progetti relativi al corridoio scandinavo-mediterraneo, di cui il bypass ferroviario di Trento è un tassello. Quindi, il progetto ha origine a livello europeo e il Comune si è adoperato per far sì che le ricadute siano le più positive possibili per la città.

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

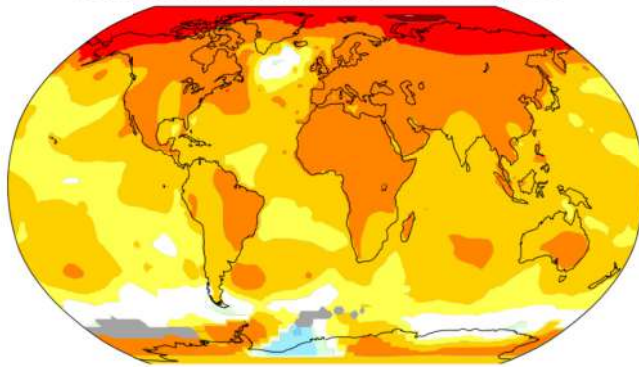


1.1 L'AGENDA 2030 DELLE NAZIONI UNITE E L'ACCORDO DI PARIGI

L'Agenda 2030 è un programma per lo sviluppo sostenibile, sottoscritto nel settembre 2015 da 193 Paesi membri dell'Organizzazione delle Nazioni Unite (ONU). Gli obiettivi individuati sono 17 ed i Paesi si sono impegnati a raggiungerli entro il 2030, attraverso:



Temperature change in the last 50 years



Media 2011-2021 vs. 1956-1976



Tutti i Paesi sono interessati dai cambiamenti climatici, che sconvolgono le economie nazionali e, di conseguenza, alterano i vari tessuti sociali.

Ad oggi, ovunque sono riscontrabili impatti molto significativi del cambiamento climatico (mutamenti delle condizioni meteorologiche, innalzamento del livello dei mari, scioglimento dei ghiacciai ecc.), che andranno ad incidere inevitabilmente sulle economie nazionali, specie quelle delle popolazioni più povere.

La causa principale di questi mutamenti sono le emissioni di gas ad effetto serra, attualmente al livello più alto nella storia.

Sono tuttavia presenti alcune strategie per permettere ai Paesi di rendere le proprie economie più sostenibili e resilienti, come quelle prospettate dal *Green Deal* europeo.

Il cambiamento climatico è però una sfida globale, ossia una questione che richiede soluzioni coordinate a livello internazionale per muoversi verso un'economia a bassa emissione di carbonio. Per far fronte a questa sfida, moltissimi Paesi in tutto il mondo hanno firmato il cosiddetto **Accordo di Parigi** sul Clima.



Fatti e cifre



Grazie al Gruppo Intergovernativo sul Cambiamento Climatico sappiamo che:

- Dal 1880 al 2012 la temperatura media globale è aumentata di circa $0,85^{\circ}\text{C}$.

L'agricoltura, ad esempio, subisce in maniera più rilevante l'effetto delle variazioni climatiche.

Basti pensare che per ogni grado in aumento, il raccolto del grano cala di circa il 5%.

Infatti, a causa dell'innalzamento delle temperature, delle forti piogge o di periodi di siccità, le coltivazioni subiscono danni ingenti, provocando così un aumento dei costi dei generi alimentari.



- Dal 1901 al 2010, il livello globale medio dei mari si è alzato di 19 cm.

- Dal 1979 l'estensione del ghiaccio dell'Artico ha subito una perdita di 1,07 milioni di chilometri quadrati di ghiaccio in ogni decade.

- Dal 1990 le emissioni globali di diossido di carbonio (CO_2) sono aumentate del 50% circa.

- Le emissioni sono aumentate più velocemente dal 2000 al 2010 rispetto alle tre decadi precedenti.

- È previsto nel corso del XXI secolo un probabile aumento della temperatura globale fino a $1,5^{\circ}\text{C}$, con un contestuale innalzamento del livello del mare di 24-30 cm entro il 2065.

- È ancora possibile limitare l'aumento della temperatura media a 2°C rispetto ai livelli pre-industriali utilizzando una vasta gamma di misure tecnologiche e modificando il nostro comportamento.




L'Accordo di Parigi è uno strumento giuridicamente vincolante adottato nel 2015 in occasione della Conferenza delle Parti alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC).

L'Accordo è entrato in vigore il **4 novembre 2016** ed è stato firmato da 177 Paesi, tra cui l'intera Unione Europea.


Comprende elementi per una riduzione progressiva delle emissioni globali di gas serra e si basa per la prima volta su principi comuni validi per tutti i Paesi, anche quelli in via di sviluppo.


L'Accordo di Parigi presenta un piano d'azione per limitare il riscaldamento globale, i cui elementi principali sono:

- 

OBIETTIVO A LUNGO TERMINE
I governi firmatari hanno convenuto di contenere l'aumento della temperatura media globale obbligatoriamente al di sotto di 2°C in più, rispetto ai livelli preindustriali e di impegnarsi per tentare di limitarlo a 1,5°C
- 

CONTRIBUTI
Sia prima che durante la conferenza di Parigi, i Paesi hanno presentato dei piani d'azione nazionali-globali in materia di clima al fine di ridurre le rispettive emissioni
- 

AMBIZIONE
I governi hanno stabilito che ogni cinque anni i rispettivi piani d'azione debbano essere pubblicati e si sono impegnati a fissare obiettivi sempre più ambiziosi
- 

SOLIDARIETÀ
I Paesi sviluppati si impegnano a continuare a finanziare i Paesi in via di sviluppo per aiutarli a ridurre le emissioni e a contrastare più efficacemente gli effetti dei cambiamenti climatici
- 

TRASPARENZA
I risultati raggiunti nell'attuazione degli obiettivi da ogni singolo Paese devono essere resi pubblici, per garantire trasparenza ad ogni livello



L'Unione Europea intende raggiungere gli obiettivi stabiliti dall'Accordo di Parigi tramite il **Green Deal**, un pacchetto di iniziative strategiche che si prefigge di arrivare ad una neutralità climatica entro il 2050.

Il settore dei trasporti è particolarmente importante, dal momento che rappresenta circa il 25% delle emissioni totali di gas a effetto serra dell'UE, percentuale in aumento negli ultimi anni.

Si rende quindi necessario un percorso definito con chiarezza, per conseguire una riduzione del 90% delle emissioni di gas a effetto serra legate ai trasporti, entro i limiti di tempo prefigurati.

A tal fine, la Commissione Europea ha adottato una serie di proposte per trasformare le proprie politiche in materia di clima, energia, trasporti e fiscalità.

Queste potranno favorire, già entro il 2030, la riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55%, rispetto ai livelli del 1990.



1.2 LA STRATEGIA EUROPEA DEI TRASPORTI: IL TEN-T E I CORRIDOI ALPINI

Per TEN-T (*Trans European Network Transport*) si intende un insieme integrato di infrastrutture di trasporto (stradale, ferroviario, navale, portuale, aeroportuale, interportuale) mirate a connettere i territori degli Stati membri dell'UE, al fine di garantire uno dei principi cardine della politica europea, ossia quello della libera circolazione delle persone, dei servizi, delle merci e dei capitali.

La strategia TEN-T si sta sviluppando verso l'introduzione di innovazioni tecnologiche e di standard comuni che permettano di ridurre l'impatto ambientale nel settore dei trasporti e di aumentarne la sicurezza e l'efficienza energetica.



Lo Stato italiano è attraversato dalla più lunga rete europea di trasporti, ossia dal **corridoio scandinavo-mediterraneo** (SCAN-MED), che connette Finlandia e Svezia con Malta.

Il tratto maggiormente trafficato dello SCAN-MED è proprio l'asse del Brennero. Quest'ultimo si colloca infatti in un'area geografica estremamente sensibile dal punto di vista ambientale e caratterizzata per la sua morfologia da evidenti limiti di accessibilità alle infrastrutture di trasporto. Il traffico merci che interessa l'asse del Brennero viene quasi completamente assorbito dall'autostrada.

Per questo motivo, viste le percentuali di inquinamento atmosferico causate dal traffico stradale, in questa zona sono previsti interventi per un graduale trasferimento del trasporto merci da gomma a rotaia.

Per raggiungere questo obiettivo è importante investire nel potenziamento delle ferrovie e, in particolare, di quelle tratte ferroviarie poste in posizione strategica, come ad esempio i valichi alpini.

1.3 IL TUNNEL DI BASE DEL BRENNERO



Come si è detto, l'asse del Brennero è il punto più trafficato di tutto l'arco alpino, con un totale di 53,7 milioni di tonnellate di merci transitate nell'anno 2019, di cui il 74% su strada e solo il 26% su rotaia.

Attualmente circolano sull'autostrada A22 circa 2,5 milioni di mezzi pesanti all'anno, mentre il trasporto su rotaia cresce proporzionalmente molto meno rispetto a quello su gomma.

Per fare un confronto, nel 2019, la percentuale di merci transitate nel valico del San Gottardo, in Svizzera, è stata del 57% per ferrovia, mentre del 43% su strada.



Tra i principali interventi relativi al corridoio scandinavo - mediterraneo, ritroviamo il Tunnel di base del Brennero, il quale consiste in un sistema di gallerie, collocate tra Italia (Fortezza) e Austria (Innsbruck), per una lunghezza complessiva di 55km. La sua realizzazione è nata dall'esigenza di eliminare i "colli di bottiglia" esistenti, garantendo così il pieno utilizzo della rete ferroviaria per il trasporto delle merci lungo lo SCAN-MED.

L'opera permetterà infatti di trasformare l'attuale ferrovia di montagna in una ferrovia di pianura, che supporterà treni più veloci e pesanti (750 m. Contro i 500 m. attuali), veicolati da un'unica motrice, invece che due come avviene oggi.

L'intervento si colloca all'interno di una più ampia programmazione per omologare l'intera tratta ferroviaria in termini di capacità, che coinvolge anche le cosiddette «tratte di accesso sud» al Tunnel, tra cui rientra la circonvallazione ferroviaria di Trento. La linea ferroviaria già esistente non era infatti idonea a sopportare un'intensificazione del trasporto su rotaia ad alta capacità e frequenza.

1.4 I REGOLAMENTI EUROPEI N. 1315/2013 E 1316/2013

Sempre nel contesto della rete TEN-T (*Trans European Network*), due decisioni dell'Unione Europea hanno contribuito particolarmente a delineare le strategie future nel settore dei trasporti.

I **Regolamenti** adottati dal Parlamento Europeo e dal Consiglio dell'Unione Europea n. 1315 e 1316 del 2013 pongono infatti come obiettivo lo sviluppo di una rete trans europea dei trasporti individuando per la sua realizzazione:

- progetti di interesse comune
- misure per la loro esecuzione
- requisiti generali da osservare, nel rispetto delle procedure sovranazionali e nazionali e della disponibilità di risorse finanziarie.

La TEN-T, nella visione finale, avrà una struttura a doppio livello, formata da una rete globale ed una rete centrale.

	COS'É?	IN COSA CONSISTE?	ENTRO QUANDO?	RISORSE FINANZIARIE
RETE GLOBALE	Rete per garantire l'accesso e l'interconnessione di tutte le Regioni dell'UE	Realizzazione/miglioramento di infrastrutture ferroviarie, terminali ferroviari, trasporti marittimi, aeroporti, strade	Entro il 2050	A norma del Regolamento n. 1153/2021
RETE CENTRALE	Rete composta dai nodi di maggior importanza strategica della rete globale, come ad esempio i valichi di frontiera	Realizzazione/miglioramento di infrastrutture ferroviarie, terminali ferroviari trasporti marittimi, aeroporti, strade, di maggiore importanza strategica	Entro il 2030	A norma del Regolamento n. 1153/2021

La circonvallazione ferroviaria di Trento rientra tra i progetti individuati per raggiungere gli obiettivi delineati dai regolamenti nel quadro delle politiche europee di sviluppo sostenibile, nell'ambito della rete centrale.

CAPITOLO 2: LE GRANDI TRASFORMAZIONI A TRENTO NELL'ETÀ MODERNA. PERCHÉ È RILEVANTE PARLARE DELLA STORIA DELLA CITTÀ?

Trento negli ultimi 200 anni ha vissuto grandi cambiamenti.

Fino alla seconda metà dell'Ottocento, la città aveva sostanzialmente conservato la forma e la struttura dei secoli precedenti.

In seguito, le spinte della modernità hanno imposto un drastico cambio di rotta.



B. Armani, Veduta generale di Trento, litografia, 1830-1840, Biblioteca comunale di Trento

Una serie di grandi opere hanno impresso una profonda e rapida trasformazione.

Prime fra tutte la rettifica del fiume Adige e la realizzazione della ferrovia, a cui si sono aggiunte anche la progressiva demolizione delle mura medievali e l'introduzione dell'illuminazione pubblica.

La città inizia conseguentemente ad espandersi oltre i confini mantenuti per secoli, dando vita a nuove zone industriali e residenziali.



Ricostruzione computerizzata della Trento medievale, Stefano Benedetti

2.1 LE GRANDI TRASFORMAZIONI URBANE DI TRENTO

Verso la fine del XIX secolo, la struttura urbana di Trento comincia a modificarsi in maniera radicale e irreversibile.

La volontà dell'amministrazione asburgica di condurre la città verso una modernizzazione e un "risorgimento civile" ed economico richiedeva infatti la realizzazione di diverse opere pubbliche.

Fra queste, la più importante è stata sicuramente la costruzione della ferrovia del Brennero nel 1864.

Al fine di realizzare tale infrastruttura, si era reso necessario deviare l'Adige dall'alveo originario, allontanandolo dal centro storico della città, che «perse» il suo fiume.

La rettifica e la canalizzazione dell'Adige hanno determinato ricadute sul suo carattere idraulico: accorciando il percorso sono infatti aumentate la pendenza e la velocità di scorrimento delle acque.



Trento, Piazza Dante, 1915, s.n.



Trento, Piazza Dante, 1909, Lehrburger

Questi interventi non solo hanno sancito la separazione nel rapporto tra i cittadini ed il loro fiume, ma hanno anche creato una vera e propria frattura territoriale.



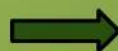
Ricostruzione computerizzata della Trento medievale, Stefano Benedetti



Trento, Via Torre Vanga



Ricostruzione computerizzata della Trento medievale, Stefano Benedetti



Trento, Via Torre Verde

I lavori di rettifica del fiume, condotti dall'ingegnere Annibale Apollonio, hanno richiesto la realizzazione dell' «Adigetto», un canale che scorre nell'originario alveo del fiume e che oggi è stato in parte coperto.



Ponte sull'Adigetto, 1913. Lehrburger, Biblioteca digitale trentina

La realizzazione della ferrovia ha imposto la costruzione, in prossimità della Badia di San Lorenzo, prima di una passerella pedonale, poi di un cavalcavia negli anni '30, che permettesse di superare l'ostacolo creato dai binari per raggiungere il fiume. Ciò ha però completamente cancellato lo storico rapporto tra Torre Vanga e S. Lorenzo, ad oggi compressa tra edifici estranei che ne sminuiscono il valore storico-architettonico.



Veduta sulla Trento medievale, Badia di San Lorenzo e ponte di Torre Vanga

2.2 EVOLUZIONE DEL RAPPORTO CITTÀ-FIUME

PRIMA:

La città mantiene la sua struttura inalterata per secoli.



XIX SECOLO:

La linea ferroviaria induce la separazione tra città e fiume



PRESENTE:

Trento continua ad ampliarsi, ma alcuni quartieri rimangono separati dal resto della città a causa della ferrovia



FUTURO:

I progetti di riqualificazione urbana permetteranno di ridefinire il rapporto tra città e fiume



In un primo momento, la città ha continuato a trasformarsi ed espandersi entro i confini creati dalla ferrovia, in seguito anche oltre. Oggi, grazie ai progetti di riqualificazione e valorizzazione urbana ideati dal Comune, è possibile immaginare per Trento un futuro che ridefinisca il rapporto tra città e fiume, riconnettendo quei quartieri attualmente separati dalla ferrovia.

CAPITOLO 3: IL PROGETTO INTEGRATO. DA DOVE NASCE E COSA PREVEDE?

«La condizione principale perché una politica di renovatio urbis acquisti senso e coerenza, perché nell'insieme di azioni nelle quali essa si concretizza non si rappresentino i soli interessi degli attori che si mobilitano, quanto una coerente mappa strategica della quale possa essere dimostrata l'utilità sociale, è che le stesse azioni si collochino senza forzature entro una vision condivisa e di lungo periodo.»

Bernardo Secchi

da "DIARY OF A PLANNER"
Planum. The Journal of Urbanism,
"Diario 10 – Progetti, visions, scenari",
2005

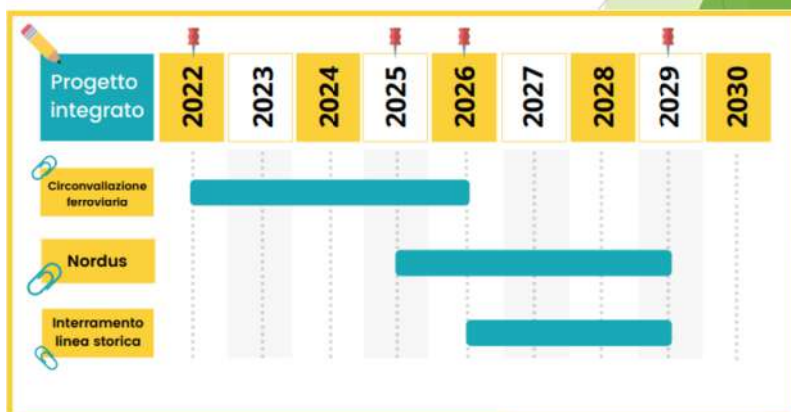


Già nel 2001, con la Variante al Piano Regolatore Generale (PRG), l'architetto catalano Joan Busquets avanzò la proposta di interrare il tratto storico della ferrovia per far posto ad un "boulevard" che permettesse di riqualificare il centro cittadino e di riavvicinare la città al suo fiume.

Questa visione, che allora si era dimostrata di difficile realizzazione per ragioni tecnico-logistiche e di costi, è stata rivalutata nel 2018,

Si è creata, infatti, l'opportunità di concretizzare l'ipotesi di interramento del tratto cittadino della ferrovia storica, usufruendo temporaneamente dei binari della circonvallazione ferroviaria anche per i treni passeggeri fino alla conclusione dei lavori, individuando presso lo scalo Filzi un'area adeguata alla realizzazione di una stazione temporanea.

Da qui scaturisce anche la possibilità di ragionare su diversi progetti per la mobilità sostenibile e la valorizzazione del patrimonio cittadino, quali le ipotesi di realizzazione del Nordus e di una tranvia.



3.1 GENESI DEL PROGETTO INTEGRATO

2003

Ferrovie dello Stato (RFI) presenta al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) il progetto di circonvallazione ferroviaria di Trento (Lotto 3), in destra Adige. Il CIPE sospende tale progetto, in quanto non approvato dalla Provincia Autonoma di Trento (PAT), dal momento che andavano approfondite le tematiche ambientali della destra Adige, particolarmente provata da tre attraversamenti del fiume.

Di conseguenza, la PAT propone, in alternativa, la realizzazione in sinistra Adige che presentava minori problemi dal punto di vista ambientale, poi approvata dalla Giunta Provinciale.

2013

L'Unione Europea, nei Regolamenti sugli orientamenti per lo sviluppo della rete trans europea dei trasporti n. 1315/2013 e 1316/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'Unione Europea, individua il quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza-Verona come uno dei progetti per la rete centrale nel settore dei trasporti.

2018

Nel 2018 PAT, RFI e Comune di Trento sottoscrivono il Protocollo di Intesa finalizzato ad integrare il progetto di bypass ferroviario con i progetti di riqualificazione urbanistica, ossia l'interramento del tratto storico della linea ferroviaria e i progetti per un nuovo sistema di mobilità cittadina (evoluzione della linea Trento-Malè in NorduS).

2007-2010

Nel 2007 RFI e PAT stipulano una convenzione per l'elaborazione del progetto in sinistra Adige.

Nel 2008 tale progetto viene completato e approvato dalla Giunta della Provincia Autonoma di Trento.

Nel 2009 il progetto preliminare viene inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Nel 2010 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare sospende l'iter istruttorio, dal momento che necessitavano alcune integrazioni al progetto.

2014-2015

Nel 2014 RFI e PAT concordano sulle integrazioni necessarie alla convenzione del 2007, anche in rispondenza all'emersione di nuovi standard in tema di sicurezza e alla direttiva europea «Specifiche Tecniche di Interoperabilità» (STI) del 2015, sull'armonizzazione delle normative statali in tema di infrastrutture ferroviarie.

2021

Comincia l'iter per l'affidamento dei lavori e la fase di dibattito pubblico sul progetto del bypass ferroviario nel tratto di Trento, che viene inserito nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – NEXT GENERATION ITALIA.

3.2 IL PROGETTO INTEGRATO: COS'È E A COSA SERVE?

Consiste nell'integrazione del progetto per la circonvallazione ferroviaria per le merci con i progetti di riqualificazione urbana dell'interramento del tratto cittadino della linea storica e del NorduS, in quanto compatibili.

Il Progetto è fondamentale per promuovere e supportare dinamiche di trasformazione e di sviluppo territoriale e per beneficiare l'economia, l'ambiente e l'occupazione.

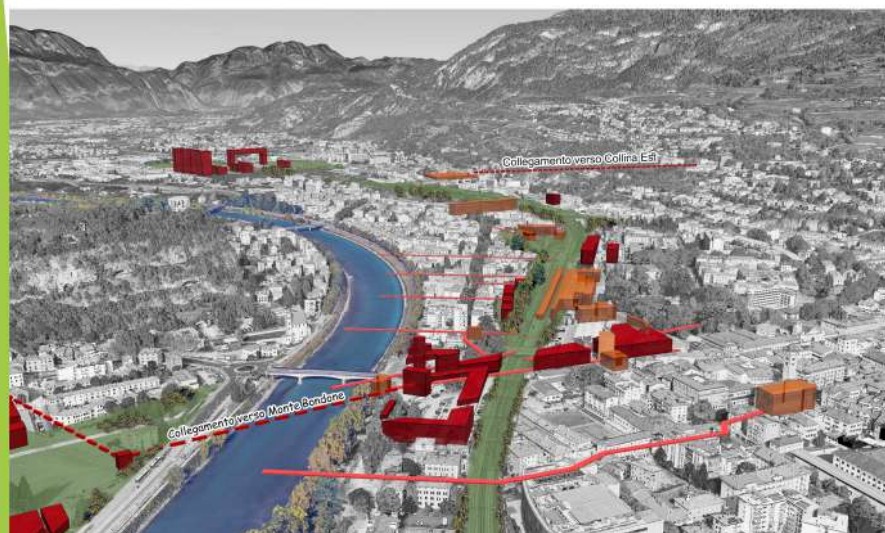
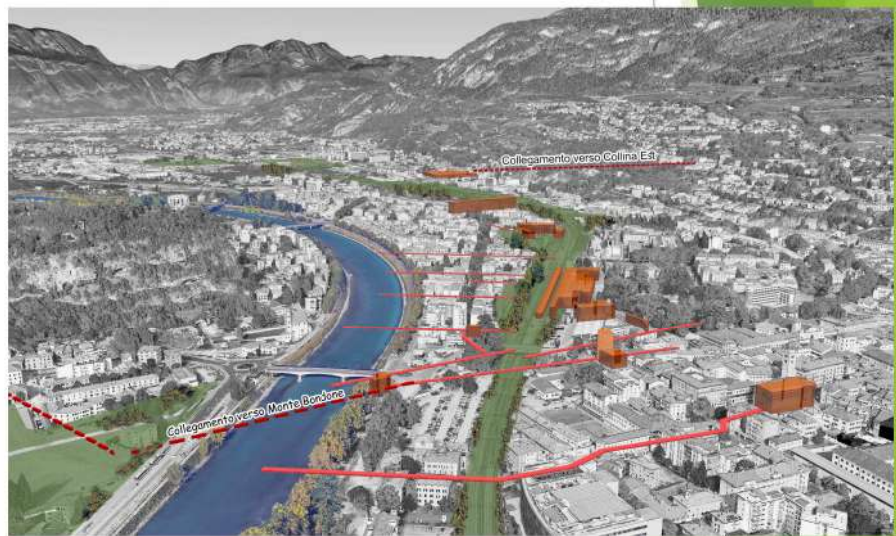


Il Progetto Integrato porta con sé una serie di opportunità:



Valorizzazione
delle zone adiacenti
alla ferrovia.

Connessioni est-ovest
recupero dei percorsi storici.



Edifici simbolo
recupero delle relazioni
tra edifici simbolo della città.

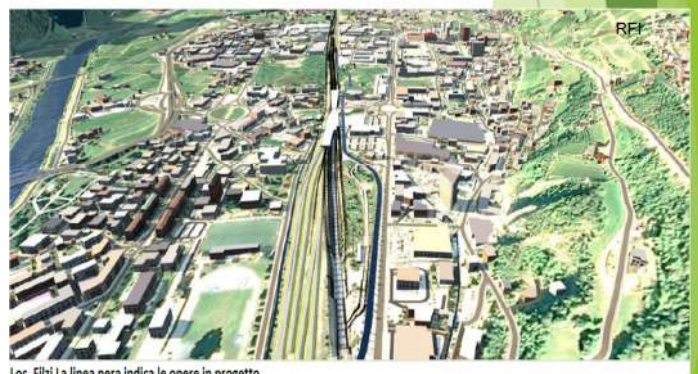
Com'è coinvolto il Comune di Trento?

Come si è osservato in precedenza, la circonvallazione ferroviaria di Trento non è un progetto del Comune, bensì un progetto su scala europea. Ad ogni modo, dal 2003 il Comune di Trento e la PAT si sono attivate, collaborando con RFI, per individuare le migliori soluzioni progettuali dal punto di vista urbanistico, ambientale e sociale e contestualmente per mitigare il più possibile i disagi derivanti dai lavori di realizzazione dell'opera.



Tra le questioni affrontate per mitigare l'impatto dell'opera vi è la programmazione dei cantieri, che interesseranno solo alcune zone della città.

Le aree di maggior impatto riguardano gli imbocchi nord (zona S. Martino ed ex scalo Filzi) e sud, (Mattarello sud e loc. Acquaviva) per la costruzione della galleria.



Realizzazione dell'opera

Vista la sua posizione strategica per il collegamento tra nord e sud Europa, l'autostrada del Brennero è tra i tratti più trafficati di tutto l'arco alpino per il trasporto delle merci.

È indubbio che questa problematica sia stata acuita anche da una politica di bassi costi dei pedaggi autostradali e del carburante, inferiori rispetto a quelli degli altri valichi alpini.

Questo problema è stato affrontato nel vertice tra Stato e Regioni, conclusosi con la sottoscrizione di un accordo in data 12 giugno 2018.

In particolare, l'impegno assunto a livello provinciale è stato quello di aumentare gradualmente le tariffe di transito autostradale per i mezzi pesanti, allo stesso tempo diminuendo le velocità praticabili.



Località Filzi – ante operam

RFI



Località Filzi – foto inserimento post operam

RFI



Località Acquaviva – ante operam

RFI



Località Acquaviva – foto inserimento post operam

RFI

Tuttavia, per ottenere la riduzione delle emissioni fissata dagli accordi internazionali, si è stimato come questa soluzione debba andare di pari passo con un graduale trasferimento del traffico merci su rotaia, incentivando l'utilizzo e la modernizzazione delle ferrovie, anche grazie agli introiti ottenuti con l'aumento dei pedaggi.

Non è infatti possibile utilizzare a pieno regime la ferrovia esistente, a causa delle sue caratteristiche infrastrutturali: se ipotizzassimo l'uso al massimo della capacità, il transito di treni merci in mezzo alla città sarebbe di circa 150 al giorno (uno ogni 10 minuti), con tutte le conseguenze negative che ne potrebbero derivare.

In conclusione, la circonvallazione ferroviaria è il primo tassello del Progetto Integrato.

La sua realizzazione, che potrebbe sembrare energivora, rientra in un più ampio piano sviluppato dall'Amministrazione Pubblica per il rilancio di un'economia e di una mobilità sostenibili.

B. L'interramento del tratto cittadino della ferrovia storica

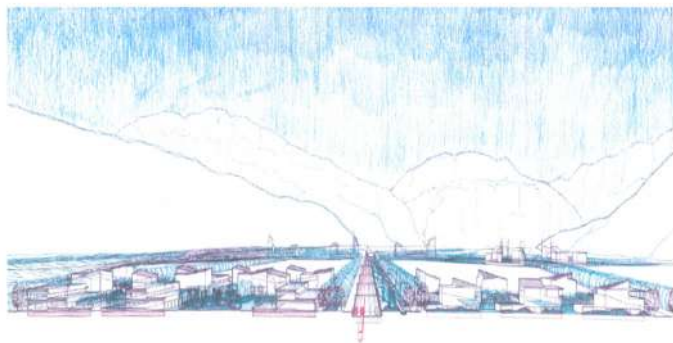
Qual è il ruolo del Comune di Trento?

Mentre la circconvallazione ferroviaria è un progetto europeo, l'interramento della linea storica, il NorduS e la tranvia sono progetti proposti e portati avanti direttamente dal Comune, al fine di riqualificare la città e renderla più sostenibile.

Cos'è?

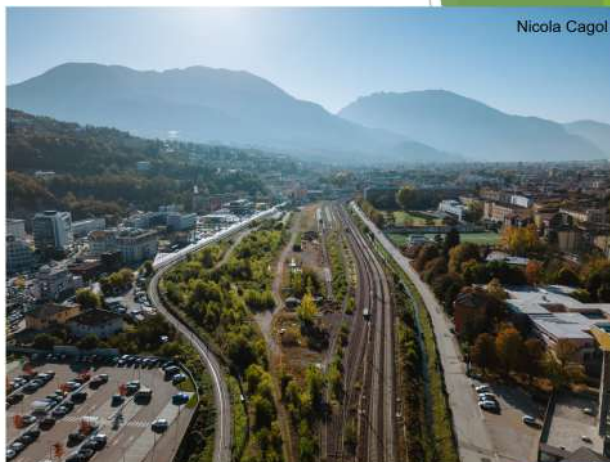
Consiste nell'ipotesi di interrimento dei binari ferroviari e delle piattaforme di accesso agli stessi di circa 11 metri nel tratto del centro cittadino (indicativamente dall'ex scalo Filzi al Palazzo delle Albe).

L'edificio attuale della stazione rimarrà invariato come forma e arricchito per i servizi riservati ai passeggeri, mentre l'accesso ai binari sarà sotterraneo.



La realizzazione dell'interramento del tratto cittadino della linea storica permetterebbe la valorizzazione di alcune aree, tra cui:

- L'area **ex-scalo Filzi**, dove è possibile ideare un progetto che permetta la riqualificazione delle zone circostanti. Durante i lavori di interrimento, questo scalo verrà inoltre temporaneamente utilizzato come stazione passeggeri.

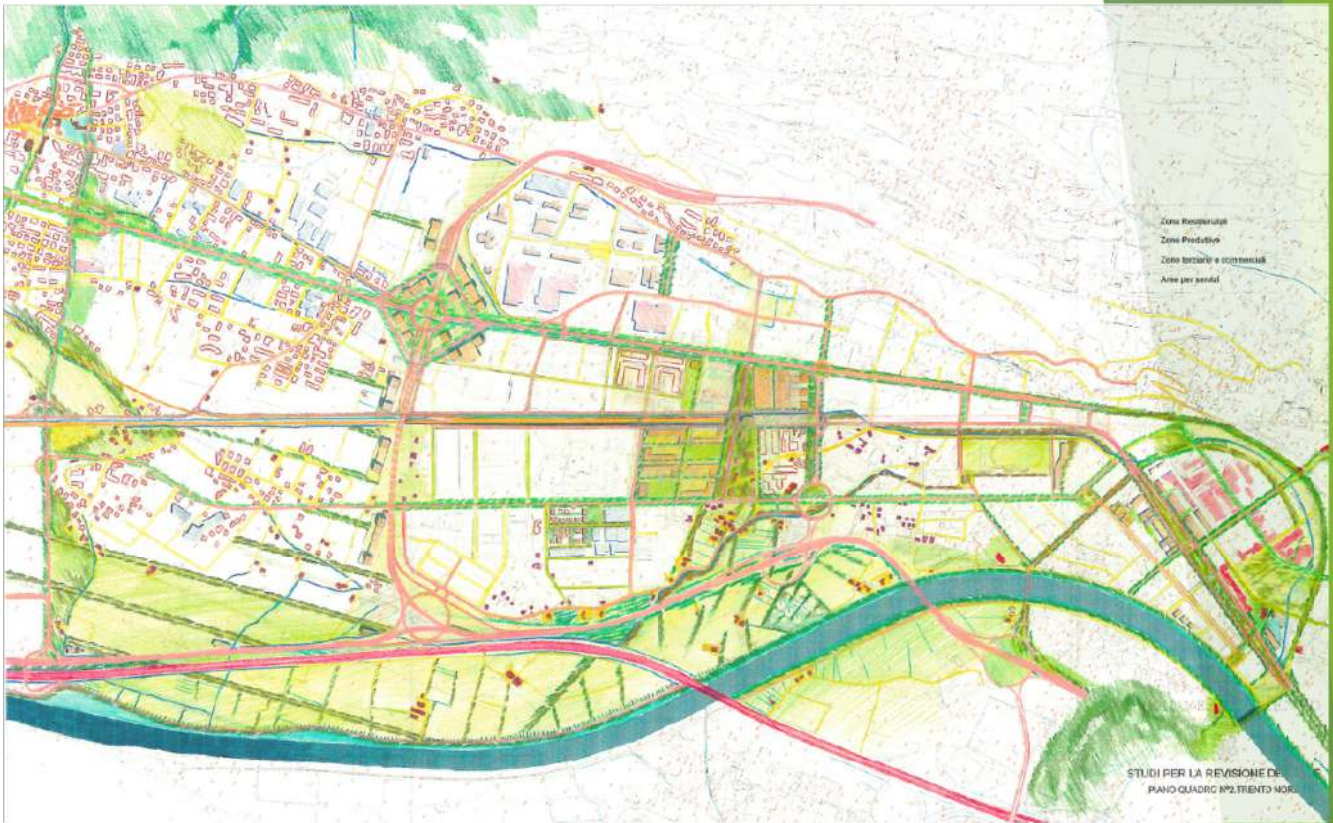


- L'**area della stazione** rimarcherà il proprio ruolo di centro intermodale e verrà rivalutata nei suoi elementi più prettamente storico-architettonici. In particolare, l'attuale edificio della stazione progettato dall'ing. Mazzoni diventerà la "porta della città", arricchendosi di nuove funzioni riservate ai passeggeri. Gli altri edifici posti più a nord e utilizzati come rimesse potrebbero convertirsi in nuovi spazi con funzioni diverse. Infine, la Badia di San Lorenzo riacquisterà visibilità e rapporto con la città storica.

- L'**area ex-SIT**, essendo un nodo connettivo tra centro storico e fiume Adige, è già stata individuata come nuova collocazione della stazione delle autocorriere.



- Le **altre aree**, quali Torre Vanga, la Facoltà di Lettere, l'ex Mulino Vittoria, il futuro polo universitario dove c'è l'attuale CTE, potranno essere valorizzate grazie ai progetti di rigenerazione urbana ed essere attrezzate per rispondere ai bisogni dei cittadini, ad esempio con centri sportivi, aree di sosta e ristoro, aree verdi ecc.



Opportunità

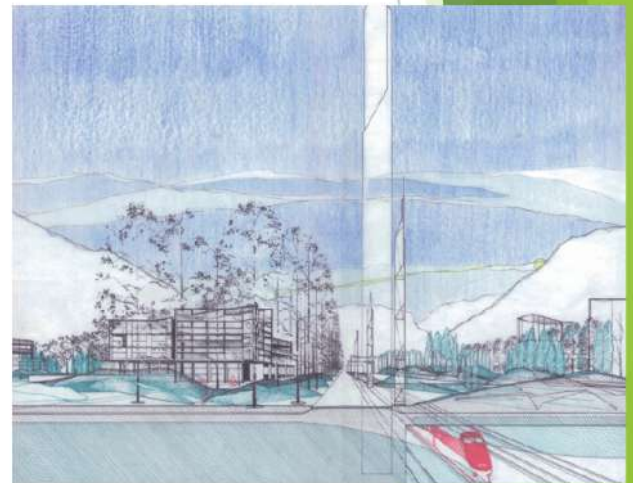
Questo progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana, una volta completato, permetterà di liberare gli spazi del centro cittadino attualmente interessati dalla ferrovia, aprendo la strada a diversi possibili scenari per ricucire le zone della città ad oggi più isolate.

I vantaggi attesi riguarderebbero:

- La valorizzazione del patrimonio storico-artistico, per quelle aree ed edifici adiacenti alla linea ferroviaria, come la Badia di San Lorenzo.
- L'incentivazione di progetti sulla mobilità cittadina, al fine di connettere in modo efficace i quartieri maggiormente tagliati fuori dall'attuale sistema ferroviario e stradale.
- L'impulso all'iniziativa privata, per la progettazione della futura città negli spazi liberati.

Nel 2004 è stato realizzato dal professore di economia e urbanistica, dottor Camagni, uno studio sulla "Valutazione dell'impatto economico territoriale dell'interramento della ferrovia nel Comune di Trento".

Tale ricerca conclude che i vantaggi prospettati in termini di utilità sociale e benefici economici complessivamente bilanciano i costi. Non si parla tanto di raggiungere un equilibrio economico-finanziario, quanto del fatto che la società ricaverebbe un guadagno non inferiore al costo.



C. Il NorduS

Cos'è?

L'interramento del tratto cittadino della ferrovia permetterebbe la contemporanea realizzazione del sistema NorduS, ossia un servizio di collegamento collettivo rapido tra nord e sud della città fino all'ospedale, connettendo i luoghi di maggior concentrazione di traffico.

Dove si collocherebbe?

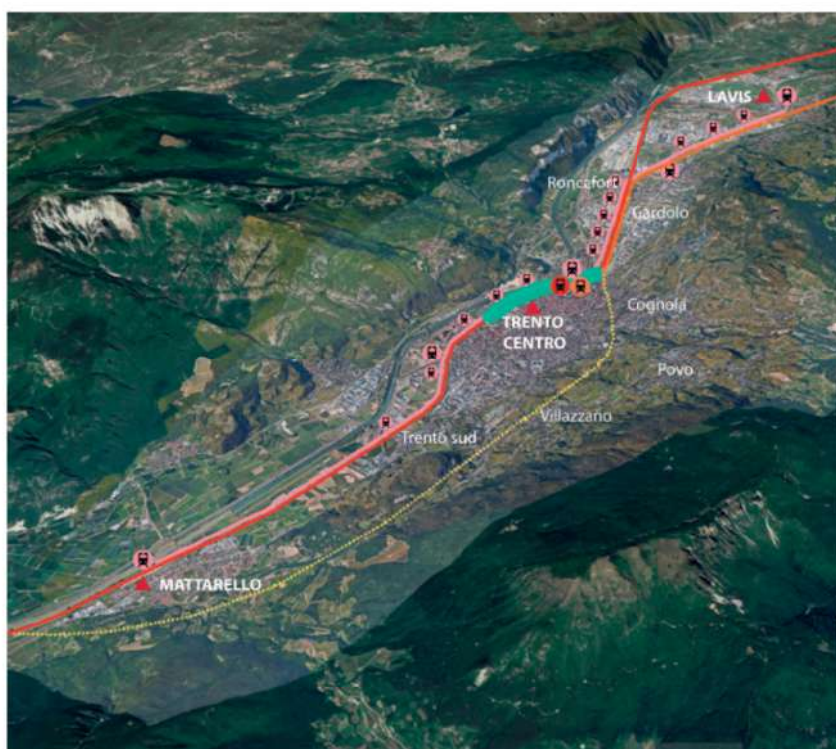
Si sfrutterebbe l'esistente infrastruttura ferroviaria Trento-Malè, la quale sarebbe però potenziata attraverso:

- il raddoppio dei binari nell'area tra Lavis / Zambana e la stazione di Trento;
- il prolungamento fino a Trento sud, dove è previsto il nuovo ospedale.

Opportunità

Lo scopo dell'ipotesi, elaborata da Trentino Trasporti nel 2012, è quello di creare un sistema di trasporto metropolitano lungo l'asse di sviluppo dell'intera città, con la possibilità, in un futuro ancora più lontano, di immaginare un ulteriore ampliamento fino a Mezzolombardo. Attualmente (inizio 2023) è in corso uno studio di fattibilità sul progetto in esame e sulla sua compatibilità con la tranvia.




Questo tipo di soluzione porterebbe un importante beneficio in termini di riduzione del traffico cittadino, permettendo alle auto e ai bus di usufruire di appositi spazi di stationamento creati in punti strategici, come a Zambana e a Canova a nord, ed eventualmente a Stella di Man e a Mattarello a sud.



ULTERIORI PREVISIONI DEL PUMS: IL NORDUS

-  **Lavis**
p.m.km 6+969,00
Lamar
Spini-Zona industriale
-  **TRENTO NORD - Gardolo**
Roncafort
Canova
Ben Center
Tidente
(Scalo Filzi)
-  **TRENTO CENTRO - Stazione**
Ex-SV/funivia Sardoagna-monte Bondone
le Albero
monie Baldo
-  **N.O.T.**
Clarina
casello A22-Palatroto
-  **Mattarello**

LEGENDA

-  tracciato Nordus
-  fermate nordus
-  ferrovia trento-malè

D. Ipotesi di tranvia

Cos'è?

È l'ipotesi di realizzazione di una linea tranviaria da Trento nord al centro cittadino.



Tracciato ipotetico

Opportunità

L'introduzione di questa ipotesi ha lo scopo di riqualificare il quartiere di Gardolo, attraverso la trasformazione di via Brennero e via Bolzano.

Quest'ultima infatti si è sin da subito configurata come una tangenziale interna, dotata di guardrails centrali e laterali, attraversamenti quasi inesistenti, corsie di ingresso e di accelerazione, piuttosto che come una strada cittadina, penalizzando di conseguenza il quartiere che si trova tagliato in due.

Favorire la mobilità lenta, attraverso la creazione di un viale servito di ulteriori attraversamenti pedonali, piste ciclabili e di una tranvia che colleghi Trento nord con il centro cittadino, permetterebbe diversi benefici non solo in termini di riduzione del traffico, ma anche di socialità e cultura.

Nello specifico, i vantaggi attesi riguarderebbero:

- il collegamento dei luoghi maggiormente trafficati nella zona Trento nord;
- il supporto all'intermodalità, attraverso il collegamento diretto con la Trento-Malè.



3.4 IL METAPROGETTO COME METODOLOGIA

Il metaprogetto è quell'attività di natura teorica che serve a coniugare la fase istruttoria del progetto (raccolta di dati e analisi) a quella di realizzazione dello stesso.

Nello specifico, ha l'obiettivo di:

- individuare i possibili impatti sulla città degli interventi contenuti nel Progetto Integrato, sia in termini di rischi che di opportunità;
- proporre le strategie comuni da seguire nella successiva fase di esecuzione dei singoli progetti.



Analisi del **contesto urbano** e individuazione degli ambiti di trasformazione attuali e futuri

Studio degli **impatti** del progetto sia in termini di opportunità che in termini di rischio

Delineazione delle **strategie concrete** che permettano da un lato la realizzazione dei progetti e dall'altro la mitigazione/eliminazione dei rischi

Formulazione degli **indirizzi di progetto** del rispetto delle linee guida prefissate

3.5 AREE DI POTENZIALE TRASFORMAZIONE URBANA

Queste sono aree la cui trasformazione non è sempre direttamente collegata al Progetto Integrato, tuttavia, nella logica del metaprogetto, è necessario considerare tutte le trasformazioni che interesseranno la città.

TRENTO NORD

Gardolo

Realizzazione di:

- un nuovo svincolo Gardolo / Interporto: creazione di un collegamento tramite sottopasso tra la S.S. 12 e loc. Spini di Gardolo e di un sottopasso ciclo-pedonale per via Palazzine;
- una rotonda a Trento nord: sostituzione dello svincolo di Canova con una rotonda.



Aree

EX-SLOI

EX-CARBOCHIMICA

La destinazione di queste ampie superfici non è ancora definita.



Ex deposito Atesina

L'immobile sarà utilizzato temporaneamente per attività aggregative-culturali, prima di un intervento definitivo di recupero.



TRENTO CENTRO

Ex scalo ferroviario Filzi

Area oggetto di rigenerazione nell'ipotesi di interrimento del tratto storico della ferrovia, in virtù della sua posizione di collegamento tra Trento nord e il centro della città.

Durante i lavori di interrimento sarà anche sede della stazione ferroviaria temporanea.



Area della stazione

Previsione di valorizzazione degli spazi nelle adiacenze dell'attuale stazione, quali la Badia di S. Lorenzo, le rimesse e la zona della stazione delle corriere, che verrà spostata. Inoltre, nel 2021 RFI, Comune di Trento e PAT hanno approvato un accordo per la ristrutturazione anche dell'edificio della stazione e delle aree esterne per il potenziamento dei servizi associati al viaggio.



Piazzale Sanseverino

Quest'area, di proprietà dell'Università di Trento, è importante per la sua posizione di collegamento tra le aree liberate dall'interrimento della ferrovia e le zone del centro storico, del quartiere Le Albere e del fiume. L'intenzione sarebbe dunque quella di trasformarla da mero parcheggio ad area centrale di aggregazione e di connessione al nuovo quartiere in destra Adige.



Area ex-SIT

Nell'area ex-SIT, via Canestrini, è già prevista la nuova collocazione della stazione delle autocorriere.

Nel dicembre 2022 la Giunta provinciale ha approvato lo schema di accordo di collaborazione tra Provincia Autonoma di Trento, Comune di Trento e Trentino Trasporti S.p.A per la realizzazione del nuovo Hub di interscambio della mobilità presso l'area ex-SIT.

La fine dei lavori dovrebbe avvenire entro il 2026. Ad inizio 2023 sono stati pubblicati gli esiti della partecipazione al bando per l'appalto dell'opera. Due le offerte presentate: una dalla Mak Costruzioni Srl (Lavis) e l'altra dalla Pavoni S.p.A (Brescia). L'affidamento avverrà seguendo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

Progetto:

- Realizzazione Hub intermodale che connetta i vari tipi di trasporto cittadino (bici, autobus, funivia ecc.);
- Creazione di un giardino pensile di 5.000 mq.

Obiettivi della riqualificazione:

- Creazione di un centro dell'intermodalità in un punto strategico tra: autostrada – destra Adige – fiume – stazione – centro città;
- Ridefinizione area dell'attuale autostazione mediante eliminazione del sovrappasso e riconnessione fisica e visiva tra Torre Vanga e la Basilica di San Lorenzo;
- Recupero ambientale sito inquinato.

Le Albere

Valorizzazione delle funzioni già presenti (parco urbano, Muse, Palazzo delle Albere e barchesse) e possibile insediamento di nuove funzioni (ad esempio la nuova Scuola delle Professioni Sanitarie).



Area ex Lettere - Santa Chiara OpenLab

Si prevede di dare all'intero compendio una caratterizzazione sia culturale, con spazi da destinare alla promozione della creatività e al sostegno dell'imprenditorialità culturale, in particolare giovanile, sia sociale con centro anziani, co-housing e nido interaziendale. Una parte, inoltre, è destinata ai nuovi uffici tecnici comunali. E' stato attivato un percorso partecipato con i giovani, denominato "NEXTN ex mensa" per immaginare il futuro degli spazi ex mensa universitaria, destinati ai giovani.



Area Piedicastello ed ex Italcementi (destra Adige)

È stata approvata nell'estate 2021 dalla Giunta provinciale la variante al PRG per la riqualificazione del quartiere di Piedicastello e dell'area ex-Italcementi (destra Adige).

Alcuni interventi sono già in corso di progettazione, come lo studentato universitario, mentre altre funzioni sono per ora ancora previsioni contenute all'interno del Piano Guida vigente.



Studentato universitario

In parte dello spazio è prevista la creazione di uno studentato che coniughi le esigenze di rigenerazione della zona con la crescente domanda di alloggi per gli studenti.

Polo multifunzionale

Vi è la possibilità di insediamento nella vasta area disponibile in destra Adige di diverse funzioni (aree espositive, aree per la ricerca e le tecnologie avanzate, residenze, spazi verdi, aree di sosta, locali notturni, spazi per eventi, cinema, campi sportivi ecc.).



Passerella di collegamento con la destra Adige

Previsione di realizzazione di una passerella ciclo-pedonale che connetta le due sponde del fiume, contribuendo a strutturare il nuovo parco fluviale adiacente alla città storica.

Si collocherà all'incirca tra via Verdi e la Motorizzazione Civile.



Funivia Trento - Bondone

Nuovo collegamento tra il centro cittadino e il monte Bondone.

La funivia si inserisce all'interno delle varie previsioni per il potenziamento dell'intermodalità sostenibile. Il percorso previsto si suddividerà in quattro tronchi: ex-SIT – ex-Italcementi, ex-Italcementi – Sardinia, Sardinia – Vaneze, Vaneze – Vason.



Parcheggio

Creazione di un vasto spazio di stationamento per le auto, non solo per bilanciare la ridestinazione dei parcheggi di via Sanseverino ed ex-SIT, ma anche per permettere ai pedoni, grazie alla passerella, di raggiungere il centro cittadino con sistemi alternativi e sostenibili, sgravandolo così dal traffico che lo caratterizza.



TRENTO SUD

Area Nuovo Polo Ospedaliero e Universitario del Trentino

Area già destinata alla realizzazione del nuovo ospedale.



Area sportiva Trento sud

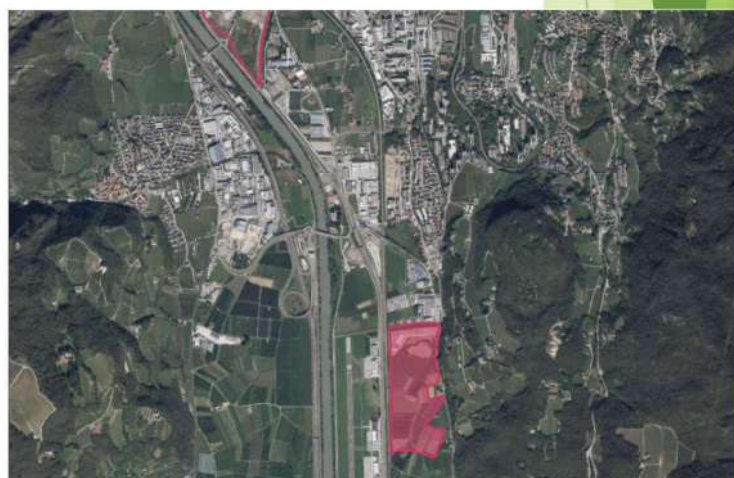
Previsione di costruzione del nuovo Centro Natatorio Ghiaie e implementazione della zona sportiva.



Area San Vincenzo

Zona di insediamento di:

- attrezzature pubbliche, sportive e ricreative;
- aree per grandi eventi e concerti;
- campi di allenamento da calcio, baseball, softball, cricket, ecc.;
- campi sportivi non strutturati



CAPITOLO 4: PARTECIPAZIONE. QUALI PERCORSI?

La previsione di percorsi partecipati è essenziale nella fase iniziale di programmazione di opere pubbliche.

Il coinvolgimento della cittadinanza e degli *stakeholders** rappresenta una forma di collaborazione democratica alla vita pubblica, permettendo ai cittadini di contribuire all'ideazione e alla progettazione della propria città.

Consente inoltre di informare la popolazione, risolvendo eventuali dubbi e anticipando possibili fisiologici conflitti che sorgono spesso in relazione alla realizzazione di grandi opere.

** stakeholders : tutti quei soggetti, individui o organizzazioni, attivamente coinvolti in una iniziativa di tipo economico, con interessi legati all'esecuzione e all'andamento della stessa.*



Tale processo può avvenire in diverse modalità e forme, alcune previste dalla legge, come il dibattito pubblico (come descritto nelle pagine successive e come applicato per il progetto del bypass ferroviario), altre organizzate direttamente dalle Amministrazioni locali.

Nel caso di Trento, il Comune si è attivato per creare un proficuo dialogo con la popolazione locale sul tema dell'interramento del tratto cittadino della linea ferroviaria storica, attraverso la previsione di diversi incontri e laboratori, nell'ambito del percorso denominato SuperTrento e dello spazio TrentoLab.

Il fine di tale forma di partecipazione, oltre a garantire una giusta applicazione del principio di trasparenza delle Pubbliche Amministrazioni, è quello di accorciare le distanze tra istituzioni e popolazione, facendo emergere il punto di vista di chi vive quotidianamente il territorio ed il tessuto urbano.

4.1 IL DIBATTITO PUBBLICO

Normativa

In Italia, il procedimento di dibattito pubblico è disciplinato dal Codice degli appalti e dal DPCM n. 76 del 2018, che ne determina le tempistiche e le modalità di svolgimento.

Cos'è?

Il dibattito pubblico consiste in quel «processo di informazione, partecipazione e confronto pubblico sull'opportunità, sulle soluzioni progettuali di opere, su progetti o interventi...» che si concretizza «in incontri di informazione, approfondimento, discussione e gestione dei conflitti, in particolare nei territori direttamente interessati, e nella raccolta di proposte e posizioni da parte di cittadini, associazioni, istituzioni»

- Art. 2, comma 1, lettera a), Art. 8, comma 2, DPCM 2018 n. 76

A cosa serve?

Questo strumento:

- costituisce una forma di partecipazione democratica alla vita pubblica;
- permette, prima della realizzazione di grandi opere infrastrutturali, che vi sia un confronto con le comunità localmente interessate, in ordine a prevenire eventuali conflittualità e a individuare possibili miglioramenti progettuali.

Attori coinvolti

- 1. AMMINISTRAZIONE AGGIUDICATRICE**
Amministrazioni dello Stato, gli Enti pubblici territoriali, gli altri Enti pubblici non economici, gli Organismi di diritto pubblico (art. 3, comma 25, D. Lgs 163/2006).
- 2. COORDINATORE DEL DIBATTITO PUBBLICO**
Dirigente pubblico, scelto dal Ministero competente per materia, con il compito di progettare le modalità di svolgimento del dibattito e di elaborare il documento di progetto.
- 3. CITTADINI E STAKEHOLDERS**
Può intervenire alla procedura chiunque sia interessato. In particolare, gli *stakeholders* sono tutti quei soggetti, individui o organizzazioni, attivamente coinvolti in un'iniziativa il cui interesse è influenzato dal risultato della stessa.

Fasi di svolgimento

Fase 1

L'amministrazione aggiudicatrice:

- Invia alla Commissione nazionale per il dibattito pubblico (organo incaricato di coordinare e monitorare il dibattito pubblico) una comunicazione con allegato il progetto di fattibilità o il documento di fattibilità delle alternative progettuali, il quale contiene l'intenzione di avviare la procedura (art. 5, comma 3);
- Elabora il *dossier* di progetto dell'opera, comprensivo delle motivazioni circa l'opportunità dell'intervento, delle alternative progettuali e delle valutazioni di impatto sociale, ambientale ed economico (art. 7, comma 1, lettera a).

Fase 2

In seguito, il coordinatore del dibattito pubblico:

- Valuta e può richiedere, entro 15 giorni, integrazioni e modifiche al *dossier* (art. 6, comma 6, lettera b);
- Elabora, entro 1 mese dal conferimento dell'incarico, il documento di progetto del dibattito pubblico, che specifica il calendario e le modalità di svolgimento dello stesso (art. 6, comma 6, lettera a);
- Definisce ed attua il piano di comunicazione ed informazione al pubblico, aggiornando anche il sito internet (art. 6, comma 6, lettera d).

Fase 3

La fase di dibattito pubblico, della durata complessiva massima di **4 mesi**, ha avvio con la pubblicazione sul sito dell'amministrazione aggiudicatrice del *dossier* di progetto (art. 8, comma 1). Il periodo di durata può essere prorogato di altri due mesi, su proposta del coordinatore del dibattito pubblico e per motivi di comprovata necessità.

Lo svolgimento concreto di questa fase avviene secondo le modalità stabilite dal coordinatore, le quali possono consistere ad esempio in incontri pubblici, piattaforme online, ecc.

4.2 TRENTOLAB



Lo spazio del TrentoLab nasce per essere un **luogo di incontro tra cittadini e Comune di Trento**, per scambiare informazioni, coinvolgere la cittadinanza in merito ai cambiamenti previsti nella nostra città nei prossimi anni e per raccogliere contributi e idee per la Trento che verrà.

Trento vedrà nei prossimi anni lo sviluppo di interventi di grande rilievo relativi alle infrastrutture ferroviarie; tali interventi (la circonvallazione ferroviaria e l'interramento del tratto cittadino della linea storica, uniti alla volontà di riutilizzo e riqualificazione di aree dismesse e di risoluzione di alcuni nodi ancora irrisolti), portano con sé un insieme di opportunità per la città, consentendo di risolvere vuoti urbani e ricucirne le aree limitrofe, rigenerando ambiti degradati aumentandone **la sicurezza e l'attrattività, restituendo preziosi spazi alla collettività**.

Questo spazio espositivo ha ospitato la mostra «La città e la ferrovia» aperta al pubblico dal settembre 2021 al settembre 2022 e vedrà prossimamente la collocazione di una nuova mostra aggiornata.

L'allestimento si avvale della collaborazione della Provincia Autonoma di Trento, nell'ambito delle attività dell'Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero, di RFI – Rete Ferroviaria Italiana per gli aspetti progettuali relativi alla circonvallazione ferroviaria e della Fondazione Museo Storico del Trentino.

Particolare attenzione verrà diretta alle **scuole** e agli **studenti, primi protagonisti** a sperimentare questi importanti cambiamenti. Si è ipotizzata, ad esempio, la predisposizione di una sezione dedicata ai **laboratori** con le scuole e alle **proposte degli alunni** sulla loro personale visione della **Trento del futuro** e su cosa avverrà negli spazi liberati dalla ferrovia.

<https://www.comune.trento.it/Aree-tematiche/TrentoLab>

SUPER TRENTO

4.3 SUPERTRENTO

Cos'è?

È un **percorso partecipato** per progettare in modo condiviso la superficie liberata dall'interramento dei binari tra lo scalo Filzi e il Muse. È un patto stretto tra l'Amministrazione comunale e la comunità per promuovere la diffusione delle informazioni e il coinvolgimento dei cittadini riguardo ai cambiamenti in atto, per immaginare la città che verrà e costruirne la visione insieme.

Perché
SuperTrento?

SUPER perché è l'acronimo perfetto per parlare di **Scenari Urbani Partecipati per l'Ecologia e la Rigenerazione**.

SUPER perché è un progetto ambizioso che mira: a restituire alla città aree che potranno divenire **nuovi spazi** urbani, a **ricucire relazioni** tra parti di città oggi separate, a **rigenerarla** secondo i principi della transizione ecologica.

SUPER perché si parla del "sopra", della **superficie**, di quello che la città può diventare quando la ferrovia sarà sotto.

Risultati attesi

Il risultato atteso del percorso è la redazione di **linee guida partecipate** sulla base delle quali si avvieranno **specifici processi concorsuali** e su cui quindi le nuove aree risultanti dall'interramento della ferrovia saranno progettate. A lato del risultato tecnico però si otterrà anche un risultato sociale: quello di **un percorso che vedrà coinvolta la cittadinanza nell'immaginare le funzioni di cui Trento necessiterà per il futuro**.

SUPERTRENTO è un percorso di un anno, articolato in più tappe.

Prevede, a partire da gennaio 2023, fino a dicembre 2023, il coinvolgimento puntuale di ogni organizzazione e persona che vorrà prendere parte al progetto (cittadini e cittadine interessati al futuro della città, enti del terzo settore, comitati, associazioni di categoria, imprese...).

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

Facilita, nei mesi di settembre e ottobre, laboratori incrementali di co-progettazione di nuovi scenari urbani e delle linee guida che faranno da base per le future fasi di pianificazione dell'area liberata dai binari.

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

Utilizza il sito dedicato, la stampa ed i social network per informare, comunicare e coinvolgere ogni persona.

SUPERTRENTO è un percorso di **progettazione collaborativa** che riconosce a chiunque partecipi **ruoli e responsabilità**. È pensato per rendere accessibili contenuti complicati, facilitare lo sviluppo di nuove prospettive e mediare il confronto tra punti di vista diversi



Incontri tematici

Gli incontri tematici di SUPERTRENTO perseguono principalmente tre obiettivi: **informare e condividere** lo stato di fatto ed i progetti in essere, confrontarsi con esperienze provenienti da altri contesti, **co-costruire** una mappatura comune delle aspettative.

Sono organizzati con metodologie collaborative e orizzontali che favoriscono la partecipazione delle singole persone e al contempo delle organizzazioni più strutturate. Vogliono **costruire una comunità per affrontare domande complesse** che hanno a che fare con l'evoluzione dei temi legati alla mobilità, all'abitare, al lavoro, al fare impresa, al benessere e alla fruizione e produzione culturale/creativa. Avranno inizio a maggio 2023, all'ex Atesina di via Marconi e saranno sostenuti da esperti e portatori di esperienze e buone pratiche di altre realtà.

Incontri tematici



6 maggio 2023

Mobilità, connessioni, intermodalità

Quali sono le reti di mobilità esistenti e come ci muoviamo in città? Come evolvono le stazioni e cosa significa intermodalità? Le persone continueranno a preferire la macchina?

20 maggio 2023

Residenza, lavoro, impresa

Come cambieranno gli spazi che abitiamo e dove ospiteremo i nuovi servizi di cui avremo bisogno? Come risponderemo alle nuove esigenze delle imprese che nasceranno? Ha ancora senso costruire edifici mono-funzionali?

10 giugno 2023

Movimento, stili di vita, benessere

Come evolverà il concetto di benessere e che stili di vita adatteremo? Quali pratiche sportive o ludiche si affermeranno? Come useremo gli spazi aperti e di quali infrastrutture necessiterà la città? Lo sport sarà solo agonismo?

24 giugno 2023

Welfare, cultura, creatività

Come cambierà la produzione culturale/creativa e di che spazi avrà bisogno? Quale ruolo avrà e che contributo potrà dare nella rigenerazione della città? Cultura e creatività saranno attività del tempo libero o un lavoro?

Laboratori incrementali

Conclusi gli incontri tematici, seguirà la fase dei laboratori incrementali, che hanno l'obiettivo di mediare fasi di confronto fra aspettative diverse, facilitare la negoziazione degli scenari, **co-progettare le linee guida** che orienteranno le conseguenti fasi di progettazione delle aree interessate. L'approccio incrementale prevede, ad ogni incontro, l'integrazione nello scenario ottenuto dall'incontro precedente con le nuove visioni capaci di migliorarlo.

Laboratori incrementali



Passeggiate - esplorazioni urbane -

In aggiunta agli incontri tematici e ai laboratori incrementali, sono in corso delle passeggiate di esplorazione urbana con gruppi di giovani, per scoprire assieme parte degli spazi della città che verrebbero recuperati grazie all'interramento della ferrovia e per immaginare il futuro di Trento a partire dalle storie passate e presenti dei suoi luoghi.



PER
TRENTO
SUPER

www.supertrento.it

 @super_trento /  info@supertrento.it

CAPITOLO 5: LA TRENTO DEL FUTURO. QUALI SONO GLI SCENARI IMMAGINABILI?

*«Una **vision** non è un piano: è allo stesso tempo assai meno dettagliata e più complessa; non tende a definire diritti e doveri specifici, a costruire procedure esecutive, quanto a delineare **una linea di fuga, un orizzonte di senso per l'intera collettività precisando le strategie atte ad avvicinarlo.**»*

Bernardo Secchi

Da "DIARY OF A PLANNER" - *Planum. The Journal of Urbanism*, - "Diario 10 – Progetti, visions, scenari", 2005.

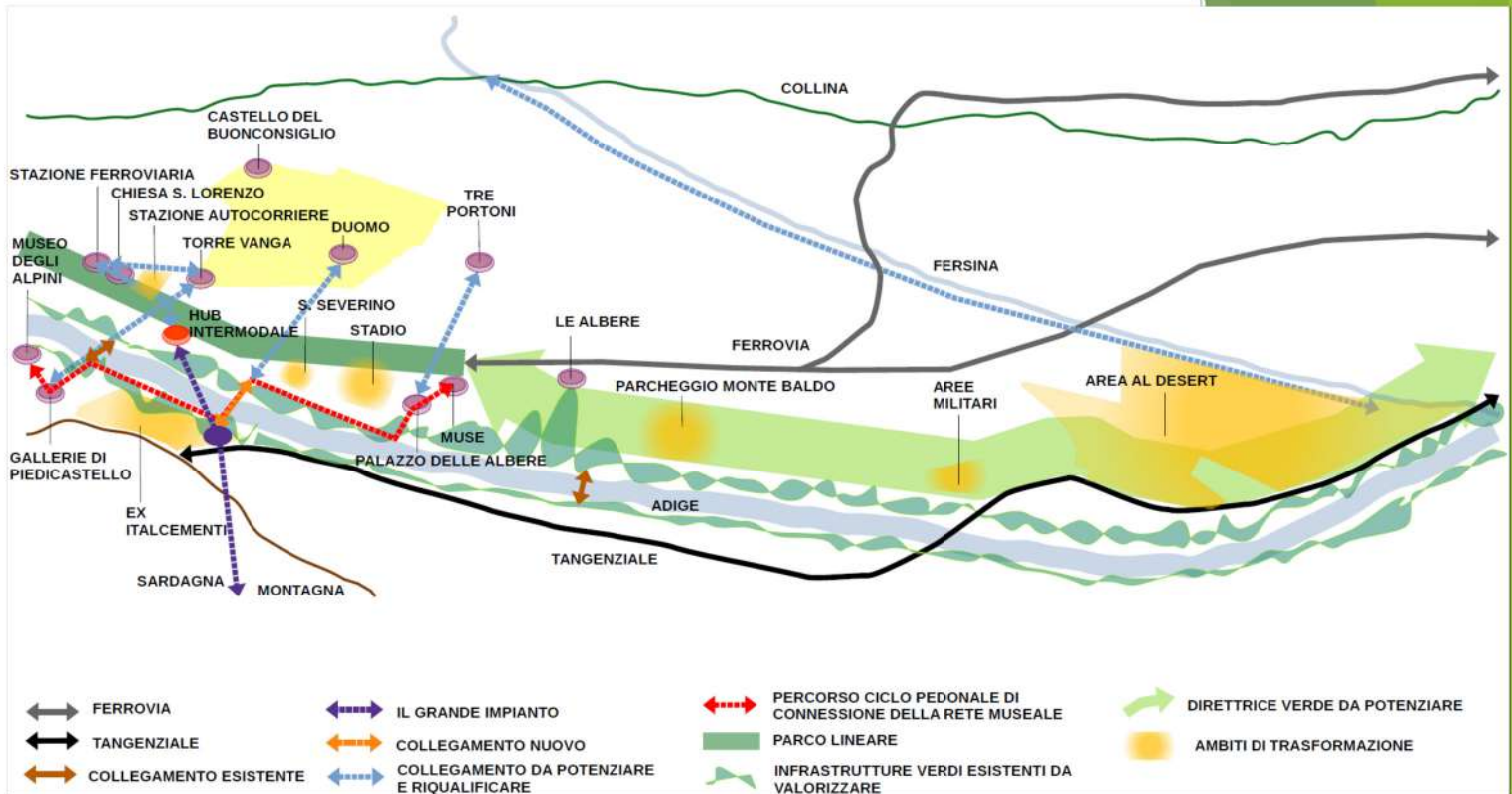


I progetti di riqualificazione urbana generano un incredibile potenziale: ci permettono di pensare come costruire la Trento del futuro, secondo le aspirazioni, gli ideali e le necessità che emergeranno, anche nel corso delle fasi di partecipazione pubblica.

Il Servizio Urbanistica del Comune di Trento, nel suo Programma di Sviluppo Urbanistico "La Città e il Fiume", ha identificato alcuni punti fermi relativi alle possibili trasformazioni urbane e ha conseguentemente ipotizzato degli scenari relativi alle possibili funzioni di diverse aree cittadine.

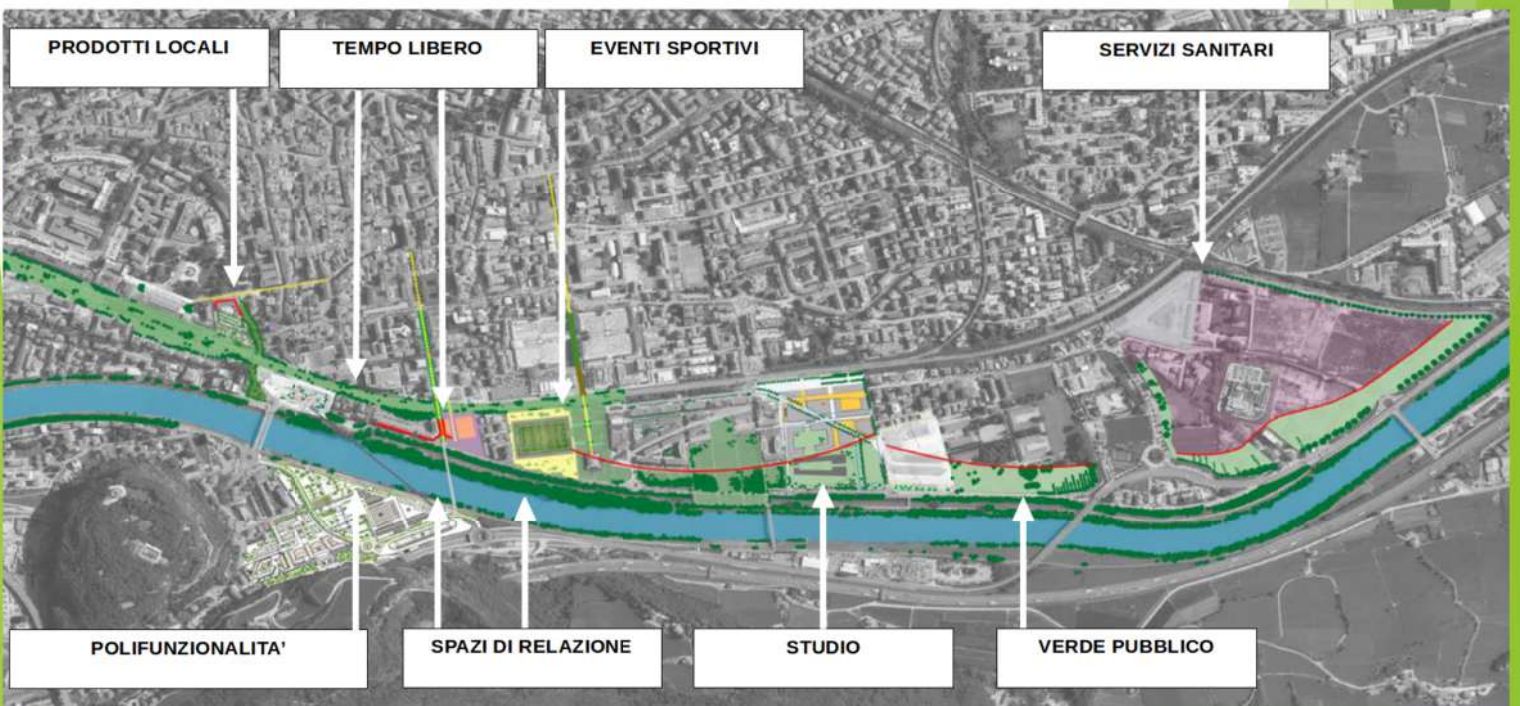
Anche le «visioni» richiamate in questo capitolo, elaborate da FSSU (Sistemi Urbani del Gruppo Ferrovie dello Stato), come stimolo al dibattito su ciò che potrà accadere, hanno la funzione di motivare ed ispirare questo esercizio di immaginazione da parte di tutti i cittadini. Esse rappresentano l'inizio di un percorso che, si auspica, possa sfociare infine nella delineazione di veri e propri piani. Non si tratta infatti né di progetti né di ipotesi progettuali, ma unicamente di suggestioni volte a stimolare il dibattito pubblico, seppur con una costante idea di fondo: ossia che **qualunque proposta circa la sorte delle aree liberate dal sedime ferroviario sia diretta alla ricucitura della città e al ripristino del rapporto con il fiume** (in questo senso non troverebbero perciò spazio proposte dirette alla realizzazione di opere, come ad esempio strade, che acuiscano tale separazione anziché mitigarla), portando in luce temi già cari alla città: le connessioni est-ovest, la costruzione di nuove centralità, il recupero dei percorsi storici, delle relazioni tra edifici simbolo e degli spazi urbani.

LA CORNICE DI RIFERIMENTO DEL NUOVO ASSETTO URBANO: LE CONNESSIONI, IL VERDE E GLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE



Per delineare il nuovo assetto urbano lungo il tratto cittadino del fiume, il Programma di Sviluppo Urbanistico – “La Città e il Fiume” ha identificato alcuni capisaldi: i monumenti storico-architettonici (es. Duomo, chiesa di San Lorenzo, Torre Vanga), le strutture a servizio della collettività (es. Stazione Ferroviaria, Hub intermodale, musei) e le infrastrutture verdi e blu (es. i corsi d’acqua dell’Adige, dell’Adigetto e del Fersina con le relative rive).

Da qui deriva la cornice di riferimento per i singoli ambiti di trasformazione schematizzata attraverso l’individuazione di un “sistema di connessioni”, in particolare est-ovest, e un “sistema del verde” quali elementi strutturanti per la rigenerazione di questa parte di città. La vocazione di questo ambito potrebbe caratterizzarsi, tra le altre, per funzioni legate al viaggio, alla cultura, allo sport, al tempo libero, allo svago, allo sport, ai sani stili di vita, al benessere e alla valorizzazione del paesaggio.



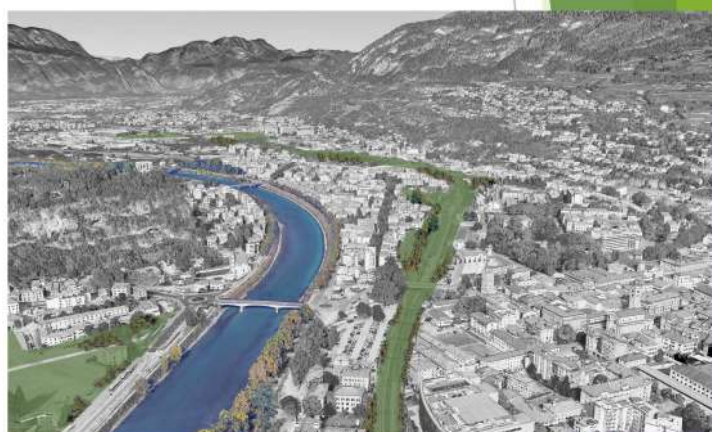
Ipotesi di scenari sulle funzioni di diverse aree urbane

Prima visione : UN PARCO LINEARE ?

L'interramento della linea ferroviaria nel tratto cittadino determinerebbe la liberazione di un'ampia superficie di spazio, che si potrebbe così configurare per rispondere alle esigenze della collettività.

L'idea del parco lineare, in particolare, nasce dalla volontà di recuperare quel rapporto tra la città e il fiume perduto in seguito alla costruzione della ferrovia nel XIX secolo, permettendo di ricongiungere le zone est ed ovest della città.

La possibilità offerta da questa visione sarebbe quella di ricucire il tessuto urbano di Trento, inserendo nuove funzioni pubbliche, collegate a quelle già esistenti.



Dal momento che il tessuto urbano di Trento si caratterizza per la presenza di diversi centri territoriali (a nord si concentrano le funzioni industriali e commerciali, mentre al centro-sud quelle universitarie), in queste suggestioni si sono orientati i nuovi possibili servizi in modo da riconnetterli alle caratteristiche proprie delle zone della città.

Trento nord – scalo Filzi

A nord, si potrebbe immaginare quindi l'introduzione di funzioni sportive, capaci di collegarsi a quelle già esistenti.

La nuova area ricreativa potrebbe essere dotata, ad esempio, di campi da calcio, tennis, padel, nuove piste ciclabili ecc.



Trento centro – Ostello della gioventù

In questa zona si è ipotizzato l'insediamento di funzioni maggiormente legate all'ambiente universitario, come la costruzione di studentati, dell'ostello della gioventù, di funzioni commerciali e terziarie a supporto, un mercato coperto, ecc.



Seconda visione: IL FIUME URBANO ?

La seconda visione è quella del fiume urbano, che coniuga il tema del verde con quello dell'acqua.

Trento centro – Giardino d'arte e Ostello della gioventù



La visione si propone di dare alla città un affaccio diretto sul fiume grazie ad un *riverfront*, in cui insediare funzioni varie, sia di svago che commerciali, e che funga da elemento di raccordo tra il parco e le attività urbane.

L'aspirazione alla ricucitura del rapporto col fiume è trasposta, all'interno di questa visione, attraverso delle passerelle di approdo per i canoisti. Va comunque sottolineato come questa suggestione sia purtroppo **irrealistica**, date le caratteristiche idrauliche dell'Adige, ma permette ugualmente di immaginare un rapporto più stretto tra città e fiume.



E ORA... IMMAGINA ANCHE TU LA CITTÀ DEL FUTURO!

Tenendo conto della cornice di riferimento indicata nel Programma di Sviluppo Urbanistico “La Città e il Fiume” e con l’aiuto delle indicazioni del capitolo 3, prova ad immaginare la Trento del futuro!

Se vuoi, puoi prendere ispirazioni e suggestioni dalle visioni elaborate da FSSU, che sono state presentate prima, oppure puoi guardare all’esperienza di diverse città nel mondo, come ad esempio:



High Line, Manhattan New York

Progettazione scalo Farini, Milano



Sagrera Linear Park Barcellona



Landschaftspark, Duisburg



**Traffic Island Paradise,
Città del Messico**



**Firenze, Parco lineare dell'Arno,
R. Rogers e Cantella, 2019**



**New York, Lower
Manhattan,
«the Big U», BIG**



BIBLIOGRAFIA

Marci S. (Senato della Repubblica), *Una nuova forma di partecipazione: il dibattito pubblico sulle grandi opere infrastrutturali*, 2018.

Progetto Mobilità e Rigenerazione Urbana del Comune di Trento, *La Città e la Ferrovia – I Quaderni di TrentoLab – Quaderno 1*, marzo 2022.

RFI, *Dibattito Pubblico circonvallazione ferroviaria Trento - Allegato 3 - Domande e risposte del proponente dell'opera*, 3 febbraio 2022.

RFI, *Dossier di Progetto – Lotto 3A: Circonvallazione di Trento*, novembre 2021.

SITOGRAFIA

<https://bdt.bibcom.trento.it/>

https://commission.europa.eu/index_it

<https://irpimedia.irpi.eu/lemanisullaripartenza-circonvallazione-trento-pnrr-domande-risposte/>

<https://transport.ec.europa.eu/system/files/2020-07/2020-alpine-traffic-observatory-key-figures-2019.pdf>

<https://unric.org/it/>

<https://www.bafu.admin.ch/bafu/it/home.html>

<https://www.comune.trento.it/>

<https://www.consilium.europa.eu/it/>

<https://www.europarl.europa.eu/portal/it>

<https://www.gruppoiren.it/it/everyday/energie-per-domani/2022/idrogeno-verde-come-utilizzarlo.html>

<https://www.mit.gov.it/>

<https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/61347.pdf>

<https://www.provincia.bz.it/turismo-mobilita/mobilita/trasporti/trasporto-combinato.asp>

<https://www.provincia.tn.it/>

<https://www.supertrento.it/>

VIDEO

<https://youtu.be/ngggMplMVZM>

<https://youtu.be/l2yoMrloZVI>



**#trento
giovani**



COMUNE
DI TRENTO

PER
UN
SOSTO

Contatti

- ✉ servizio.urbanistica@comune.trento.it
 - ✉ ufficio.politichegiovani@comune.trento.it
- www.trentogiovani.it