

Il futuro della città di Trento si costruisce oggi.

Obiettivi e percorso della variante generale al Piano Regolatore Generale

15 febbraio 2018

1. Un percorso condiviso per la revisione del PRG

1.1 *Obiettivi, metodo di lavoro e modalità delle decisioni*

Il Piano Regolatore Generale è lo strumento principale di governo del territorio. Assume una prospettiva per la città futura - al fine di sostenere il benessere della comunità - stabilendo le modalità per riorganizzare l'assetto dell'ambiente urbano e del territorio circostante. Gli strumenti operativi impiegati intervengono però solo su alcuni dei fattori della trasformazione: il disegno urbano, l'assegnazione di usi del suolo (la zonizzazione), le regole edilizio-urbanistiche.

Bisogna prestare particolare attenzione, quindi, alla specificità dei contenuti del PRG. La normativa della Provincia autonoma di Trento accoglie gli indirizzi più aggiornati in merito alla redazione del PRG¹, prescrivendo un percorso partecipato fin dalla definizione degli obiettivi dello specifico atto di pianificazione. Si tratta di garantire un ordinato procedere nella successiva fase progettuale organizzando la partecipazione dei portatori di interesse.

Il PRG di Trento riveste un ruolo particolare, potendo assumere le decisioni proprie del Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) della Comunità Val d'Adige.

L'amministrazione comunale ha orientato in senso partecipativo il processo di pianificazione - nel quadro della normativa provinciale² - a partire dalla stessa costituzione del gruppo di esperti che accompagna l'Amministrazione in questo

1 L'art. 37 della L.P. 15/2015, Adozione del PRG, prevede che preliminarmente all'avvio del procedimento di adozione del PRG, il Comune pubblica un avviso per trenta giorni indicando gli obiettivi che intende perseguire sui quali chiunque può presentare proposte non vincolanti a fini meramente collaborativi. Solo a seguito di questa fase il Comune elabora il progetto di piano.

2 L'art. 19 della L.P. 15/2015, *Partecipazione alle scelte pianificatorie*, prevede che nella formazione degli strumenti di pianificazione la Provincia, le comunità e i comuni conformino la propria attività al metodo della partecipazione per la definizione delle scelte.

percorso. Il gruppo è costituito da rappresentanti del Comune, dell'Università e degli ordini professionali che operano prevalentemente nel campo urbanistico e di gestione del territorio.

Il metodo partecipativo richiede anche il coinvolgimento - a partire dalla definizione degli obiettivi e delle strategie di pianificazione - degli altri enti pubblici, delle associazioni che rappresentano rilevanti interessi di categoria e interessi diffusi, nonché dei gestori di servizi pubblici e di interesse pubblico.

In questa prospettiva, la definizione degli obiettivi sotto riportata sarà discussa con i rappresentanti della Provincia, degli altri comuni costituenti il Territorio Val d'Adige e con i rappresentanti delle Comunità limitrofe al nostro territorio, con i rappresentanti delle associazioni delle categorie economiche e delle associazioni culturali e ambientaliste, con Dolomiti Energia e Trentino Trasporti quali gestori di servizi pubblici oltre che con la competente Commissione consiliare.

Gli obiettivi delineati sono in fase di valutazione in riferimento ai principali criteri di sostenibilità ambientale, come previsto dal processo di valutazione ambientale strategica (VAS).

Conclusivamente, gli esiti del dibattito per la definizione degli obiettivi sarà sottoposta al Consiglio comunale che ne trarrà ispirazione per la loro precisazione e approvazione.

1.2 *Il quadro di riferimento per la definizione degli obiettivi*

La definizione degli obiettivi ha preso ispirazione principalmente dal Documento di indirizzo per il Piano Regolatore Generale approvato dal Consiglio comunale con deliberazione n. 29 di data 8 marzo 2017.

Tale documento delinea il contesto di riferimento entro cui svolgere le riflessioni per la revisione del PRG, a partire dalla pianificazione programmatica di cui la città si è dotata, dalla consapevolezza che l'identità di Trento è complessa, che vi sono dei punti di forza relativi tanto al sistema socio-economico quanto alla capacità di innovazione, trasformazione e di gestione responsabile del territorio urbano e periurbano, che vi sono delle condizioni di debolezza e di criticità che richiedono l'aggiornamento del quadro urbanistico attuale.

Il percorso di revisione dello strumento urbanistico è quindi l'occasione per la **costruzione di una rinnovata prospettiva per il futuro della città**. Si tratta di cogliere l'opportunità per riflettere su buona parte degli aspetti che riguardano la comunità, le attività economiche, le sfide per il futuro, ben sapendo che il PRG interviene solo su alcuni di tali aspetti, in particolare quelli incentrati sull'assetto fisico della città.

Il primo passo consiste nell'affrontare i vari temi che caratterizzano città e territorio tracciando un bilancio alla luce della storia urbanistica della città e della pianificazione in atto, indicando gli indirizzi da seguire, le questioni da affrontare, le vocazioni e le ambizioni della città.

Si tratta quindi di delineare una **visione condivisa del futuro della città**, che deve essere tradotta in **obiettivi operativi**, mediante la individuazione delle **strategie**, vale a dire i percorsi da seguire per conseguire i risultati attesi.

Gli obiettivi generali del percorso di revisione sono individuati dal documento del Consiglio Comunale, che prevede:

- 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'esistente³;
- 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**;

³La previsione di nuove aree edificabili è fortemente condizionata dalla valutazione di ogni possibile alternativa, secondo quanto stabilito dall'articolo 18 della L.P. 15/2015.

- 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.**

Come ricordato, il PRG di Trento deve rispettare i contenuti propri del Piano Territoriale di Comunità stabiliti dalla normativa provinciale⁴. Si tratta, in particolare, delle **invarianti strutturali** che caratterizzano il territorio e che definiscono le peculiarità del contesto ambientale e insediativo: elementi geologici e geomorfologici, rete idrografica, foreste demaniali, boschi di pregio, aree a elevata naturalità, aree agricole e aree agricole di pregio, beni ambientali, archeologici, architettonici e storico-artistici rappresentativi. Vanno inoltre approfonditi i temi delle reti ecologiche e ambientali, delle aree di protezione fluviale, del paesaggio, delle aree produttive del settore secondario di livello provinciale, potendo eventualmente riclassificarle quali aree di livello locale.

⁴Art. 23 L.P. 15/2015.

2. Una visione del futuro della città per affrontare le sfide del presente

La comunità cittadina e l'amministrazione comunale si trovano ad affrontare quotidianamente delle sfide che spesso sono di grande impegno, riguardando dinamiche sovralocali e scelte entro ambiti dominati da grande incertezza. E' necessario quindi definire con coraggio i campi sui quali si può intervenire con delle scelte di piano, quali sono i problemi che richiedono un approfondimento e quali i settori che richiedono un dialogo con altri soggetti al fine di connettere Trento al territorio più ampio e per fare funzionare al meglio la "macchina urbana".

E' necessario, preliminarmente, esprimere una **visione** che si raccordi agli indirizzi provinciali, nazionali ed europei, che possa sostenere la definizione degli obiettivi, delle strategie e delle azioni operative. In breve la visione da perseguire con la variante generale del PRG può essere espressa mediante cinque sfide, strettamente correlate:

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.

2 - TRENTO ACCOGLIENTE. Trento deve caratterizzarsi per la dotazione di spazi e di luoghi che consentono 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 senso 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.

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.

4 - SMART TRENTO. Trento deve qualificarsi come città competitiva e innovativa, che integra luoghi della formazione e della 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, dello sport.

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 e 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.

3. Un bilancio del governo delle trasformazioni urbane

La Trento di oggi è anche l'esito dell'attuazione o della non attuazione delle scelte pianificatorie precedenti. Per ricordare e comprendere scelte e impostazioni dei PRG che si sono succeduti negli ultimi 40 anni si rimanda a una scheda sintetica riportata a conclusione del presente documento; una sorta di bilancio dell'attività urbanistica a partire dal PRG '89 fino all'ultima variante generale del 2004 passando per le varianti maggiori e minori che hanno lasciato il segno delle proprie previsioni sul nostro territorio.

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

4.1 Stop al consumo di territorio.

E' un obiettivo ampiamente condiviso a livello nazionale e affermato dalla legge urbanistica provinciale, che prende atto del rallentamento della crescita demografica - non solo di Trento - e della dismissione di molte attività che occupavano grandi estensioni di suolo. Tale indirizzo comprende finalità urbanistiche - buon utilizzo delle aree già urbanizzate -, e valorizza i diversi "servizi ecosistemici" offerti dai suoli liberi, quali terreni fertili e produttivi, aree permeabili che contribuiscono al ciclo dell'acqua, habitat connessi entro reti ecologiche, aree verdi che migliorano la qualità dell'aria e rivestono importanza ricreativa e culturale.

Questo approccio stimola a nuovi modelli di governo del territorio che siano orientati al riuso, alla rigenerazione urbana, alla gestione del ciclo di vita delle diverse parti urbane.

Le strategie specifiche

- **Nessuna nuova area edificabile** – con l'obiettivo della salvaguardia e della valorizzazione del territorio agricolo e rurale, della razionale distribuzione della localizzazione delle attività, del contenimento della dispersione edilizia e della diffusione delle urbanizzazioni.

Eventuali ripermetrazioni in ampliamento delle attuali aree edificabili saranno indirizzate esclusivamente a risolvere problemi locali rispetto all'inefficacia delle previsioni in atto, pur sempre nel rispetto delle condizioni stabilite dal PUP per la riduzione di aree agricole e aree agricole di pregio, o per prese d'atto di edifici esistenti rientranti più coerentemente nel sistema edificato che in quello agricolo o a bosco.

- **Stralcio delle previsioni inattuate** – verifica dell'attualità delle previsioni edificatorie ed eventuale stralcio di quelle più difficilmente attuabili, con particolare attenzione alle diverse vocazioni di utilizzo del suolo per finalità agricole o quali aree a verde.

- **Rridimensionamento delle previsioni inattuate** – verifica delle previsioni

edificatorie con particolare riguardo alle aree subordinate a pianificazione attuativa, nella prospettiva di una semplificazione e di un adeguamento delle previsioni alle reali dinamiche urbane.

4.2 Coordinare le destinazioni urbanistiche ai temi ambientali, nella prospettiva della mitigazione dei fattori di cambiamento climatico e dell'adattamento della città ai suoi effetti.

I cambiamenti climatici in atto e gli eventi meteorologici estremi evidenziano la fragilità del territorio, in particolare di quello urbanizzato. Ondate di calore, periodi di siccità, rovesci di particolare intensità sono eventi che si vanno acuendo progressivamente e con i quali la città e il territorio devono necessariamente fare i conti. In particolare, è necessario attrezzarsi - nella logica della "resilienza urbana" - adottando opportuni accorgimenti a livelli diversi: territorio, città, singoli edifici.

Le strategie specifiche

- Si tratta di adottare nel **disegno di piano e di inserire nella strumentazione urbanistica** una serie di assetti, soluzioni progettuali, regole, dispositivi che consentano di mitigare il contributo alle emissioni climalteranti e di sostenere un progressivo adattamento della città ai cambiamenti climatici. In proposito, emergono alcuni orientamenti: tutela, implementazione e estensione delle aree verdi; necessità di coordinare le scelte urbanistiche con quelle riguardanti la mobilità; sostegno alla riqualificazione degli edifici e dei quartieri urbani sostenendo ad esempio la diffusione dei tetti verdi, i sistemi di ombreggiamento delle facciate, la riduzione delle superfici impermeabili, ecc..

4.3 Tutela e valorizzazione del territorio aperto.

Va riconosciuta e valorizzata la valenza multifunzionale del territorio aperto. Il PRG interviene a normare tutto il territorio comunale, che è prevalentemente agricolo, forestale, montano. Vanno considerate e valorizzate, oltre alle funzioni produttive di tali aree, quelle ambientali, storiche e culturali, che qualificano il paesaggio rurale.

Le politiche comunitarie e nazionali in materia di agricoltura e di territorio rurale

hanno ampiamente riconosciuto la capacità del territorio aperto di produrre un flusso di beni e di servizi per la collettività connessi non solo alla produttività agricola, ma anche al riciclo e alla ricostituzione delle risorse di base (aria, acqua, suolo), al mantenimento degli ecosistemi, della biodiversità del paesaggio.

E' necessario valorizzare il carattere multifunzionale dell'agricoltura periurbana. Le aree agricole poste ai margini dell'urbanizzato sono spesso considerate quali "ritagli", "vuoti urbani", "aree in attesa", pur rappresentando dei tasselli e degli elementi di grande importanza quale collegamento tra la città e il territorio aperto.

Le strategie specifiche

- La multifunzionalità del territorio aperto può essere perseguita attraverso la **realizzazione di infrastrutture verdi e blu** diffuse nel territorio, in una logica di "sistema di reti territoriali": rete idrografica, rete ecologica, rete dei beni culturali e di interesse turistico, rete del tessuto agricolo e forestale, rete della mobilità dolce, ecc., in coerenza con le strategie europee sulla biodiversità, sulle infrastrutture verdi, sull'adattamento ai cambiamenti climatici⁵.

In questa prospettiva, rientrano gli approfondimenti relativi alla tavola delle Reti ecologiche e ambientali e alle aree di protezione fluviale del PUP e agli ambiti fluviali ecologici del Piano Generale di Utilizzazione delle Acque Pubbliche (PGUAP).

- Va perseguita la **salvaguardia e la valorizzazione delle aree di frangia urbana** in una logica multifunzionale che consenta di coniugare le esigenze di produzione agricola e di rifornimento alimentare della città con la vitalità dei servizi ecosistemici.

- Va riconosciuto il **ruolo degli orti in ambiente urbano** favorendone non solo la conservazione ma incentivandone la realizzazione anche su suoli marginali o abbandonati sia pubblici che privati.

- La variante deve procedere alla **riclassificazione delle aree agricole** secondo le

⁵Secondo la definizione comunitaria "le infrastrutture verdi sono reti di aree naturali e seminaturali pianificate a livello strategico con altri elementi ambientali, progettate e gestite in maniera da fornire un ampio spettro di servizi ecosistemici". Il concetto di infrastruttura verde e blu integra il paradigma della rete ecologica associando agli aspetti ecosistemici anche quelli legati alla produzione agricola e forestale, alle attività turistico-ricreative, alla mobilità, al paesaggio.

definizioni del PUP (aree agricole e aree agricole di pregio) e in coerenza con gli interventi di cambio di coltura approvati dalla competente autorità forestale⁶.

Deve inoltre **adeguare la disciplina delle zone agricole** (“zone E”) con particolare riferimento alla residenzialità⁷. Nelle aree agricole dove è consentita la funzione residenziale vanno definite modalità appropriate allo specifico contesto ambientale-produttivo evitando banali repliche delle modalità di insediamento delle zone prevalentemente residenziali. A titolo esemplificativo potrebbero essere considerati tagli degli alloggi e dotazioni di locali accessori specifici tali da garantire la possibilità di governare e presidiare il territorio agricolo.

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

5.1 Sostenere la riqualificazione e la rigenerazione urbana.

Le diverse parti della città sono segnate da differenti momenti del ciclo di vita degli edifici, delle attrezzature, degli spazi urbani. E' necessario governare tali processi sostenendo la riqualificazione, il riuso, la rigenerazione. Si tratta di problemi edilizi e urbanistici che sono strettamente connessi con le dinamiche socio-economiche e con i cambiamenti - recenti e in corso - della società urbana, segnata da un generale invecchiamento, dalla presenza di nuovi cittadini e dall'insorgere di nuove domande. E' necessario perseguire una piena capacità della città di dare risposta - mediante aggiornamenti dell'ambiente urbano - alle domande degli abitanti stabili e di coloro che trascorrono periodi più o meno lunghi a Trento attratti dalle funzioni economiche, direzionali, formative, turistiche.

⁶L'aggiornamento delle aree agricole dovrà essere condotto secondo i criteri e le condizioni definiti dal PUP e mediante il recepimento dei cambi di coltura intervenuti negli ultimi anni e autorizzati dalla competente autorità forestale in coerenza con quanto disposto dalla Lp 15/2015 (art. 112, co. 4) e dal regolamento urbanistico-edilizio provinciale (art. 88).

⁷Le disposizioni normative del PUP, della L.P. 15/2015, del regolamento urbanistico-edilizio provinciale e della nuova carta della pericolosità richiedono la verifica e l'adeguamento della disciplina delle zone “E” di PRG. Il PRG, ai sensi dell'art. 69, co. 2, del regolamento urbanistico-edilizio e in coerenza con la valenza multifunzionale del territorio aperto, potrà individuare specifiche aree agricole di particolare valenza paesaggistico-ambientale da tutelare escludendo l'edificazione.

Le strategie specifiche

- **Adattare le previsioni urbanistiche all'andamento demografico. Definire le dimensioni minime degli alloggi.** L'incremento delle persone anziane sole rende necessario e opportuno prevedere la dotazione di alloggi sufficientemente ampi da poter consentire la coabitazione delle persone che assicurano l'assistenza.

- **Definire le dotazioni minime per gli edifici plurifamiliari nuovi e incentivare l'adeguamento di quelli esistenti.** Va favorita la socializzazione tra famiglie monorappresentate e il sostegno agli anziani incentivando la dotazione di spazi comuni da dedicare alla socialità e/o all'alloggio per chi si occupa del loro accudimento.

- **Favorire la costituzione di residenze solidali e il co-housing.** Si tratta di sostenere sperimentazioni e pratiche particolarmente importanti per innovare i modelli abitativi e i tipi edilizi residenziali, in coerenza con un indirizzo del Consiglio Comunale⁸.

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

Una delle funzioni consolidate del PRG consiste nella definizione del fabbisogno abitativo e delle possibili soluzioni urbanistiche per soddisfare le esigenze residenziali, evitando la semplice definizione di nuove zone edificabili. Tale compito va perseguito tenendo conto del quadro normativo attuale e delle politiche e delle azioni pubbliche nel settore dell'edilizia residenziale destinata alle fasce deboli, che sempre più si distaccano dai meccanismi tradizionali dell'intervento diretto.

Le strategie specifiche

- **Sostegno al recupero del patrimonio edilizio esistente anche mediante la semplificazione delle modalità autorizzatorie.**

⁸Con delibera n. 59 del 3 maggio 2016, il Consiglio comunale ha approvato un ordine del giorno mirato a sperimentare e promuovere i progetti di coabitazione solidale (co-housing). Il punto 6 recita: "prevedere nell'elaborazione del nuovo PRG un'azione specifica dedicata alle residenze solidali e alla coabitazione che favorisca – tramite sgravi, incentivi diretti e/o indiretti – il recupero del patrimonio edilizio privato a tali scopi per accentuare la coesione sociale cittadina e la riqualificazione del tessuto esistente nell'ottica di *costruire sul costruito*".

A fronte dell'obiettivo "stop al consumo di territorio" è fondamentale creare le condizioni per la riqualificazione e il riutilizzo del patrimonio edilizio esistente, accogliendo le prescrizioni e le indicazioni della legge urbanistica provinciale. Si tratta di proseguire con il percorso iniziato con l'introduzione, nella variante 2001, dell'articolo 87 relativo all'utilizzabilità dei sottotetti esistenti ai fini residenziali ricercando soluzioni di adeguamento del patrimonio edilizio alle nuove necessità, comunque in coerenza con gli obiettivi di tutela e salvaguardia del patrimonio storico e culturale.

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

Le decisioni relative alla pianificazione urbanistica richiedono degli approfondimenti in merito ad alcune questioni emergenti, che si elencano di seguito, senza pretesa di esaustività.

Le strategie specifiche

- Identificazione e valorizzazione del patrimonio architettonico contemporaneo.

La città è caratterizzata da numerosi esempi di architettura moderna e contemporanea che meritano attenzione e tutela. Va condotta, pertanto, una indagine su tali episodi, che costituiscono un valore culturale ormai consolidato, al fine di individuare le modalità più appropriate per la loro salvaguardia e valorizzazione.

- Individuazione di aree da assoggettare a interventi di ristrutturazione urbanistica. Con particolare riguardo alla riqualificazione delle periferie, alcuni ambiti necessitano di interventi di sostituzione del tessuto edilizio esistente e di riqualificazione e potenziamento delle aree aperte e vanno pertanto prescritte modalità di ristrutturazione urbanistica.

- Individuazione di aree che possono sostenere azioni di perequazione e di compensazione urbanistica. I meccanismi di rilocalizzazione dei volumi esistenti introdotti dalla nuova legge urbanistica (vedi il sistema dei crediti edilizi) sono un'ottima opportunità proprio nella logica della riqualificazione e della rigenerazione

urbana; scontano però notevoli difficoltà nella fase di individuazione delle potenziali aree di “atterraggio” di tali volumi.

- Verifica dello stato di attuazione dei “grandi progetti” contemplati dal PRG

E' necessario individuare le previsioni non più attuali. I tempi lunghi di certe intuizioni e previsioni pianificatorie non possono evidentemente garantire la loro realizzabilità e pertanto alcune di queste previsioni rimangono sulla carta, sollecitandone un ripensamento. A titolo esemplificativo si richiamano le previsioni per le zone militari a Trento sud e quella per il nuovo stadio a Ravina.

- Ricucitura tra i contesti consolidati e le previsioni solo parzialmente attuate.

Alcune previsioni sono state attuate solo parzialmente, per cui è necessaria una azione di ricucitura tra quanto realizzato e quanto previsto ma non realizzato, come nel caso del progetto del “Corso nord” previsto dal PRG'89 ma è anche il caso del sistema delle zone di verde pubblico lungo il fiume Adige nella prospettiva di realizzare un grande parco fluviale, previsione che si scontra con il mantenimento del presidio militare nelle caserme Pizzolato.

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

La pianificazione dei servizi pubblici necessita di una maggiore conoscenza dello stato delle attrezzature di servizio esistenti e del grado di attuazione di quelle inserite nel PRG o previste dalla pianificazione sovraordinata (PUP), tenuto conto anche di quanto richiesto dalla disciplina urbanistica in materia di standard urbanistici (Regolamento urbanistico-edilizio, art. 10).

La necessità di raccordare previsioni urbanistiche con le politiche e le azioni di settore richiede una maggiore flessibilità dello strumento urbanistico. Lo strumento proposto consiste in un apposito “piano dei servizi” quale supporto conoscitivo per la pianificazione e l'attuazione della “città pubblica”.

Le strategie specifiche

- Verificare l'adeguatezza della dotazione di servizi per i diversi quartieri e i sobborghi e la loro accessibilità. Considerata l'articolazione del sistema urbano, è

necessario valutare l'adeguatezza delle dotazioni urbane non solo in termini complessivi ma anche per micro aree, tenendo in considerazione la loro accessibilità. A titolo esemplificativo si rende evidente come la dotazione di verde pubblico nei sobborghi più periferici (Gardolo di Mezzo, Montevaccino, Valsorda, ecc.) abbia significato più come luogo di aggregazione che di effettiva dotazione di verde considerato che per questo possono avvantaggiarsi del contatto diretto con quello naturale.

- Facilitare l'intervento privato nella realizzazione e nella gestione dei servizi.

La collaborazione tra pubblico e privato riguarda sia la gestione dei "beni comuni" sia interventi di tipo imprenditoriale. Vanno verificati gli esiti di previsioni già contenute nello strumento urbanistico e vanno trovati altri spazi di cooperazione. In questo senso sono già state introdotte diverse misure nella variante di adeguamento ai criteri di urbanistica commerciale.

- Incrementare la dotazione di spazi verdi al fine di contribuire alla capacità della città di adattarsi ai cambiamenti climatici. I servizi pubblici corrispondono alle esigenze della comunità in termini di spazi di socialità, di svago, di istruzione, di assistenza, ecc. ma anche in termini di migliore prestazione del territorio anche nei casi delle avversità climatiche. Le ondate di calore o le precipitazioni intense, ad esempio, sono più facilmente affrontabili aumentando la dotazione verde della città.

- Perseguire un equilibrio territoriale nella dotazione dei servizi. Pur confermando il ruolo di Trento quale "piccola capitale" del Trentino, la diffusione di servizi di base e di livello intermedio favorisce il contenimento del pendolarismo per l'accesso a funzioni di interesse collettivo. In una logica di sussidiarietà, va definito un percorso che individui politiche e strumenti atti a garantire la sostenibilità ambientale, sociale ed economica delle scelte tenendo conto di vantaggi e svantaggi, di opportunità e rischi, di potenzialità e criticità nelle scelte localizzative dei servizi.

- Sostenere la realizzazione di spazi multiculturali e multireligiosi che consentono l'accoglienza dei nuovi cittadini e la loro integrazione nella società locale. E' urgente, in particolare, prevedere l'individuazione di spazi per associazioni culturali

e per nuovi luoghi di culto.

- **Semplificare la declinazione delle specifiche destinazioni funzionali indicate dal PRG per conseguire una maggiore flessibilità nell'utilizzo delle zone per servizi.** Pur a fronte della recente semplificazione normativa per cui il cambio delle sigle che precisano le diverse finalità delle aree per servizi è attribuito alla Giunta comunale⁹, è auspicabile una semplificazione delle previsioni per garantire una maggiore elasticità di utilizzo di tali aree. A titolo esemplificativo si potrebbero considerare solo le sigle a cui si riferiscono gli standard minimi previsti dalla legge e mantenere indifferenziate le altre.

- **Favorire la multifunzionalità delle attrezzature sportive.** La multifunzionalità delle attrezzature garantisce un migliore sfruttamento degli spazi e un maggiore presidio degli stessi. L'attuale dotazione di attrezzature sportive è assolutamente adeguata alle necessità. Appare carente la dotazione di spazi a basso tasso di specializzazione, per cui è necessario individuare delle tipologie non specializzate per favorire un loro ampio utilizzo da parte di una varietà di utenti nella consapevolezza che il gradimento delle strutture sportive è ancor più di quelle non specializzate è fortemente condizionato dalla loro accessibilità..

- **Verificare l'attualità delle previsioni delle zone per servizi non attivate e, se ancora attuali, delineare strumenti per la loro attivazione.** Le condizioni attuali di attuazione delle previsioni e di gestione delle aree e delle attrezzature per servizi richiedono una attenta valutazione della adeguatezza delle previsioni. In alcuni casi la previsione di zone per servizi è difficilmente concretizzabile anche per l'impegno economico richiesto per la loro acquisizione per cui è opportuno verificare ogni altra soluzione per la loro attivazione anche in termini di urbanistica contrattata.

- **Rafforzamento dei "luoghi centrali".** Il PRG '89 perseguiva la strategia della individuazione e della attuazione di "luoghi centrali" nei diversi quartieri, intesi come degli spazi di aggregazione (una piazza, in primo luogo) dove concentrare servizi e attività di interesse collettivo. Tale strategia appare ancora attuale e da rafforzare, 9L.P. 15/2015, art. 59, c. 4

nell'ottica di uno spazio urbano orientato in modo diffuso alla qualità della vita di tutti i cittadini, in particolare delle bambine e dei bambini e di tutte le fasce deboli.

Tale prospettiva richiede la individuazione di **spazi simbolici e di incontro per ogni quartiere e sobborgo**, la verifica delle **connessioni di tali luoghi** al relativo quartiere e sobborgo, l'individuazione degli elementi che contribuiscono a riaffermare il **senso di appartenenza** dei cittadini alla comunità, la definizione di **dotazioni minime per una città a misura di bambino**.

Nell'impostazione del nuovo PRG si rende necessario un confronto diretto con le diverse comunità per verificare la dotazione di tali luoghi o l'opportunità di prevederne e il sistema delle connessioni che ne garantiscono l'accessibilità.

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

Trento negli ultimi anni si è dimostrata in grado di sostenere una economia turistica sempre più vivace. L'integrazione tra tale funzione e le altre funzioni trainanti (formazione universitaria, ricerca, terziario di servizio e avanzato) si basa sulla presenza di fattori attrattivi incentrati sulla multifunzionalità e sulla qualità dello spazio urbano.

Le strategie specifiche

- **Tutelare la residenzialità nel centro storico.** Il PRG di Trento ha sempre tutelato la presenza dei residenti nel centro storico negando la possibilità di cambi di destinazione d'uso a favore di destinazioni terziarie, salvo i piani terra. Un centro storico vivo grazie alla presenza dei residenti garantisce un ambiente urbano vivace, in grado di soddisfare le esigenze degli abitanti e di attrarre i visitatori. Va controllata pertanto la pressione a favore della residenzialità turistica o temporanea (B&B, affittacamere, appartamenti per turisti o per studenti, foresterie). La città presenta numerose aree vocate a tali usi, favorendo il recupero di edifici dismessi o sottoutilizzati.

- **Facilitare le connessioni tra centro storico, servizi, parcheggi, punti di interesse turistico/culturale/ambientale e territorio.** Si tratta, in particolare, dei

percorsi pedonali tra parcheggi e luoghi di attrazione, che devono essere belli e sicuri, vere “porte della città”.

- Sviluppare la ciclabilità interna e in connessione con la rete dei percorsi cicloturistici. Va migliorata la rete cittadina aumentandone la riconoscibilità e garantendo l'accessibilità ciclabile ai luoghi di maggior interesse turistico e i nodi di connessione con le ciclabili sovra comunali. Vanno integrati i collegamenti con la Valsugana a est e la Valle dei laghi a ovest.

- Rafforzare il ruolo di centro intermodale della stazione centrale nel rapporto con autobus, corriere e nuove previsioni di sistemi di trasporto pubblico.

I turisti sempre di più si spostano con i mezzi pubblici e i centri intermodali sono luoghi cruciali sia per i cittadini che per i visitatori. L'attuale sistema di trasporti pubblici che si attestano attorno alla stazione ferroviaria deve essere riorganizzato e rafforzato per garantire livelli di servizio di qualità più alta. Va posta attenzione, in particolare, al valore esperienziale del viaggio e, in proposito, la stazione e le pertinenze devono costituire un vero e proprio luogo urbano, la porta principale di accesso alla città.

- Facilitare l'adattabilità delle strutture ricettive alle nuove esigenze del settore turistico. Le strutture ricettive della città sono per ora adeguate ai flussi turistici. E' possibile peraltro realizzare altre strutture non solo nelle zone specificatamente destinate a queste attività ma in tutte le zone prevalentemente residenziali e nelle zone terziarie e direzionali. Va prevista la possibilità di adeguare le strutture esistenti alle nuove esigenze del settore.

- Considerare la possibilità di aggiornare le strutture ricettive tradizionali alle diverse modalità turistiche. Va in particolare considerata l'esigenza di offrire strutture con appartamenti per turisti, che rispondono a specifici segmenti della domanda. Va valutata l'opportunità di prevedere tale possibilità nelle previsioni urbanistiche, salvaguardando la caratteristica imprenditoriale delle strutture così trasformate.

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

6.1 Consolidare Trento come centro di riferimento (hub) della mobilità sovralocale in relazione all'asse del Brennero.

La sfida del riassetto infrastrutturale lungo l'asse del Brennero riguarda la possibilità di cogliere le potenzialità di una nuova accessibilità a scala internazionale, ampliando l'area di relazioni della città. Si tratta di connettere il sistema urbano con il nuovo assetto infrastrutturale e con i nuovi servizi di mobilità offerti - sia passeggeri che merci - e di valorizzare la città quale luogo centrale del sistema della mobilità locale e provinciale.

Le strategie specifiche

- Un masterplan per i luoghi della mobilità

Il grado elevato di incertezza rispetto alle soluzioni infrastrutturali e organizzative, che fanno riferimento a una pluralità di soggetti, sollecita un ruolo propositivo della città. Si individua nello strumento del 'masterplan', inteso come quadro di riferimento progettuale, un momento importante di elaborazione di un sistema organico di interventi e di opere. Il masterplan dovrà operare sulla base di scenari diversi, perseguendo coerenza e flessibilità ad un insieme di azioni da attuare entro un arco temporale di medio periodo. Dovrà mirare ad una connessione ottimale tra il sistema territoriale trentino e il nuovo quadro infrastrutturale e di offerta di servizi di mobilità anche indagando la possibilità dell'interramento del tratto cittadino della ferrovia, quale forte stimolo per la riorganizzazione del territorio, innescata dagli interventi di potenziamento della ferrovia del Brennero e verificandone l'attuabilità nell'ambito della definizione di uno scenario complessivo perseguibile per interventi differenti e autonomi ma coerenti tra di loro, delineando la tempistica dei singoli interventi in coerenza alle necessità e aspettative della città.

Rispetto al PRG, fornirà delle indicazioni da trasferire in cartografia e nelle norme per il conseguente riassetto delle aree interessate in dialogo con l'esistente ma nella prospettiva di un superamento delle vigenti previsioni pianificatorie.

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

La sfida posta dallo sviluppo sostenibile delle città richiede di conciliare accessibilità e qualità dell'ambiente urbano. Si deve migliorare il livello di servizio dei trasporti per gli abitanti, i visitatori e le attività economiche al fine di ridurre il traffico e le sue conseguenze sulla salute delle persone e sull'ambiente, migliorando l'attrattività della città. Vanno quindi affrontate cinque sfide, da vincere nell'ambito di un approccio integrato: contenimento del traffico veicolare privato; trasporto urbano intelligente; trasporto pubblico accessibile; mobilità sicura e a basso impatto ambientale.

Le strategie specifiche

- Raccordare la pianificazione urbanistica con la pianificazione della mobilità.

L'interdipendenza tra urbanistica e mobilità è accentuata nel caso di Trento dalla situazione orografica e dalla distribuzione per sobborghi. Un efficace sistema di mobilità non può che essere supportato da una razionale impostazione urbanistica e viceversa. In questi termini la localizzazione degli attrattori di traffico e di produttori di traffico (genericamente servizi, luoghi di lavoro e residenze) dovrà svilupparsi in stretta relazione funzionale ai sistemi di mobilità pubblica; non potrà in altri termini prescindere dalla definizione dei potenziali bacini di utenza dei sistemi di mobilità e in particolare del sistema di trasporto pubblico in sede propria che per il Comune di Trento è la priorità assoluta come previsto dal Piano Urbano della Mobilità e declinato negli approfondimenti progettuali successivi nel cosiddetto progetto "Nordus" ovvero nel potenziamento ed estensione della linea ferroviaria locale della Trento- Malé per garantire un efficace sistema di spostamento in direzione nord-sud, la direzione di maggior sviluppo della città.; la disseminazione delle residenze è l'elemento che contrasta maggiormente con l'efficienza ed efficacia del trasporto pubblico e conseguentemente è l'elemento di maggior responsabilità nell'appesantimento della mobilità cittadina. Vanno sempre sostenute le modalità di spostamento meno impattanti per la città quali, oltre al trasporto pubblico, la pedonalità e la ciclabilità anche a sostegno della mobilità delle fasce più deboli della comunità.

- Perseguire gli obiettivi del Piano Urbano della Mobilità nel solco della "multimodalità". In considerazione della forma urbana di Trento, condizionata dal

quadro morfologico della valle dell'Adige e caratterizzata dalla presenza di numerosi sobborghi, non esiste "una" soluzione per la mobilità, ma necessariamente un "complesso di soluzioni" comprendenti diverse modalità di spostamento, da coordinare adeguatamente ai luoghi e ai ruoli che essi svolgono nella città. In questo "complesso di soluzioni" l'elemento perno del sistema di mobilità cittadino non può che essere, come indicato dal PUM, un sistema di trasporto pubblico in sede propria che, svincolato dal viaggiare in commistione con il traffico privato, garantisca velocità e alte frequenze e che si sviluppi in connessione con i luoghi di maggior attrazione di traffico e con i parcheggi scambiatori con priorità all'asse nord sud lungo il quale si sviluppa maggiormente la città;

- Potenziare la ciclabilità cittadina anche in connessione con la rete dei percorsi cicloturistici. La ciclabilità cittadina è elemento essenziale per una fruizione della città non impattante, non invasiva dello spazio pubblico, non inquinante sia in termini di qualità dell'aria, sia in termini di rumore. La ciclabilità favorisce la mobilità e l'autonomia delle fasce più giovani della popolazione ma è fondamentale anche nell'ottica dell'attrattività turistica della città e del territorio, assicurando una adeguata connessione alla rete dei percorsi cicloturistici. Per questo si ritiene che oltre a potenziare la rete cittadina vadano sostenuti i collegamenti tra la città e la Valsugana a est e la valle dei laghi a ovest.

Con delibera n. 6 del 24 gennaio 2017, il Consiglio comunale ha approvato la mozione avente a oggetto: "Trento città amica delle biciclette: misure per potenziare lo sviluppo della mobilità ciclistica negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro, per migliorare la qualità della vita dei cittadini e l'attrattività della città e per contribuire alla crescita dell'economia locale" che prevede anche le seguenti azioni:

- inserire nel Regolamento edilizio o nelle Norme Tecniche di attuazione del PRG l'obbligo di eseguire, prima di ogni intervento di trasformazione urbanistica del territorio, una valutazione di impatto sulla mobilità ciclistica al fine di garantire un adeguato accesso ai veri servizi di mobilità;
- realizzare in sinergia con la Provincia Autonoma di Trento uno studio di fattibilità per l'insediamento di un bicigrill a Trento nord a servizio della ciclabile dell'Adige.

- **Approfondire le soluzioni di mobilità alternativa nei collegamenti tra fondovalle e collina.** Il Piano Urbano della Mobilità 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.

- **Potenziare il sistema dei parcheggi pertinenziali.** Lo spazio pubblico è troppo spesso mortificato dalla presenza delle auto in sosta. Lo spazio pubblico non può essere banalizzato a deposito temporaneo di auto ma va riabilitato al ruolo di luogo delle relazioni della città. Vanno pertanto sostenute azioni volte alla realizzazione di parcheggi pertinenziali, modificando eventualmente alcune norme di piano.

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

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

La capacità della città di rispondere alle domande dei cittadini e l'attrattività del sistema urbano per visitatori e attività economiche sono sempre più connesse alla abilità di innovarsi e di impiegare in modo appropriato le nuove tecnologie. Si tratta di intervenire sul sistema urbano operando sia sulle dotazioni infrastrutturali sia sulla capacità della amministrazione, delle altre istituzioni, degli operatori e, non da ultimo, dei cittadini, di innovare continuamente lo sguardo sui problemi e di elaborare soluzioni appropriate e condivise.

Le strategie specifiche

- **Diffondere le tecnologie dell'informazione impiegando al meglio le loro potenzialità.** L'impegno di Trento verso la "smart city" sta vedendo risultati importanti. E' necessario proseguire in tale direzione al fine di migliorare la funzionalità della macchina urbana, di elevare la qualità di vita degli abitanti, di

sostenere la competitività del sistema economico.

Va, in particolare, esteso l'impiego delle nuove tecnologie nella gestione della mobilità e in particolare del trasporto collettivo. Va, inoltre, sostenuto l'accesso a distanza a molti servizi al fine di ridurre mobilità inutile e migliorando il rapporto tra cittadini e amministrazione.

- Costruire una infrastruttura tecnologica di dati finalizzata a supportare la formazione e la gestione del PRG – L'infrastruttura sarà popolata con dati spaziali (georeferenziati) e non, acquisiti prevalentemente all'interno dell'Amministrazione comunale mediante il coinvolgimento dei Servizi competenti, con lo scopo di costruire degli indicatori ambientali, sociali ed economici da impiegare nel processo di valutazione (VAS) e monitoraggio del PRG e da mettere a disposizione in modalità open, con modalità di visualizzazione semplice e intuitiva anche grazie a info-grafiche e a dashboard grafiche. Una simile infrastruttura rappresenta innanzitutto una opportunità fondamentale per far capire come la città è ora e come sta evolvendo. Compito della tecnologia è anche quello di rendere comprensibili a tutti (anche a non tecnici) queste informazioni e di comunicarle al meglio sfruttando diversi canali e linguaggi in funzione del target che si vuole raggiungere. Nello specifico, si tratta di rappresentare visivamente i vari dati e informazioni con l'ausilio di mappe e altre info-grafiche, al fine di supportare una campagna di comunicazione organica in cui le informazioni possano essere spiegate e rese disponibili a tutti, sia in autonomia da un qualsiasi dispositivo, sia mostrate su video all'Urban Center per poi essere raccontate e spiegate meglio, sia infine utilizzate come strumento di supporto per incontri di approfondimento più specifici.

- Utilizzare l'infrastruttura tecnologica dati e ulteriori strumenti innovativi per favorire e supportare il sistema partecipativo e la trasparenza dei processi – Il tema della partecipazione è un tema centrale della Smart City che vede protagonisti i cittadini e tutti i diversi portatori di interesse. Si tratta in sostanza di creare delle piattaforme digitali di Big data che consentano, da un lato, di comunicare dati e informazioni e, dall'altro, di garantire a tutti di poter avere un effettivo accesso ai percorsi e ai processi che riguardano la città, prevedendo però sempre un'attenzione particolare a chi può essere spaventato dall'uso della tecnologia.

- Sostenere il ruolo di Trento quale città della conoscenza e della ricerca.

L'attrattività di Trento è fortemente caratterizzata dalla presenza dell'Università, dei centri di ricerca, di una rete museale d'eccellenza, da un sistema bibliotecario diffuso, dai festival di rilevanza internazionale. Queste presenze garantiscono opportunità culturali di alto livello e una forte attrattività per visitatori e fruitori della città di cui tenere conto nella ridefinizione dell'assetto urbano.

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

La popolazione studentesca proveniente da fuori provincia è pari a circa 10.000 studenti, cui si sommano i docenti, i ricercatori, il personale tecnico e amministrativo. La popolazione studentesca è composta da giovani che nella vita della città possono contrastare il progressivo aumento dell'età media portando vivacità, iniziative, occasioni culturali e di incontro. Richiede peraltro risposte appropriate in termini di strutture di accoglienza, di alloggio, di servizi, al fine di evitare potenziali conflitti con le esigenze della popolazione stabile.

- Integrare e semplificare le connessioni tra le varie strutture dell'Ateneo e tra gli istituti di ricerca e tra questi e la città.

L'intuizione di una Università diffusa nella città e nel territorio piuttosto che il modello del "campus" ha prodotto una significativa rivitalizzazione di parti della città altrimenti marginalizzate rispetto ai tradizionali flussi legati al commercio o alla fruizione degli altri servizi. E' però opportuno integrare e semplificare le connessioni tra le varie strutture dell'Ateneo e tra gli istituti di ricerca e tra questi e il territorio per migliorarne l'attrattività e la capacità di dialogo con la città. A titolo esemplificativo si richiama la connessione tra via Verdi, il quartiere delle Albere e la nuova Biblioteca Universitaria Centrale.

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

Il ruolo di Trento quale città industriale, caratterizzata dalla presenza di grandi complessi manifatturieri, sta vedendo il proprio compimento con la dismissione degli ultimi grandi insediamenti. Rimane una eredità di aree dismesse e di luoghi produttivi

che richiedono la ridefinizione degli usi nella prospettiva di una economia basata sulla innovazione e la conoscenza e sulla integrazione tra le funzioni.

Le strategie specifiche

- Stralciare dal piano le previsioni di aree produttive condizionate dalla presenza di residenze, elettrodotti o da andamenti altimetrici problematici.

L'insediamento di nuove attività produttive è operazione molto complessa che richiede l'individuazione di aree libere da vincoli. Analogamente, sono penalizzate le zone produttive dove sono presenti edifici residenziali connessi alle attività agricole. In entrambi i casi va valutata attentamente la riclassificazione delle aree.

- Riclassificare le zone produttive di riserva previste dal PUP. Il PRG in vigore presenta una ampia dotazione di aree produttive, sia libere che dismesse. A queste si aggiungono delle "aree di riserva" previste dal Piano provinciale. A fronte dell'andamento dell'economia e tenuto conto delle esigenze reali delle attività produttive non ha senso mantenere la previsione delle aree di riserva, che più opportunamente possono essere riclassificate quali zone agricole, secondo gli utilizzi effettivi. Se ne può eventualmente preservare l'assetto attuale con norme che prevengano utilizzi edificatori.

- Riclassificare le aree di livello provinciale in livello locale. In coerenza con quanto auspicato dalla legge urbanistica, le aree di livello provinciale (fatta una puntuale verifica di opportunità) possono essere riclassificate in aree di livello locale 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.

- Semplificare la declinazione delle specifiche zone produttive e ridefinire il sistema di attribuzione degli indici e dei parametri. Si tratta di perseguire una maggiore elasticità normativa al fine di soddisfare le esigenze localizzative di nuove attività anche in zone già edificate e di garantire la permanenza delle attività in essere sostenendo la riqualificazione degli insediamenti.

In particolare, va evitata la classificazione particolareggiata delle diverse aree per le attività economiche, che rende difficoltosa la localizzazione e richiede un complesso sistema di rilascio dei permessi e delle attività di controllo.

L'attrattività per le aziende deriva dalla capacità dello strumento urbanistico di adeguarsi alle diverse esigenze e dalla snellezza delle procedure previste. La tradizionale attribuzione degli indici edificatori e dei parametri urbanistici è ormai inadeguata, come evidenziato dalle moltissime richieste di permessi di costruire in deroga.

Naturalmente, un sistema più elastico richiede di fornire delle garanzie sulla stabilità dell'insediamento e sulla qualità architettonica e ambientale degli interventi;

7.3 Semplificazione dei meccanismi e delle procedure dello strumento urbanistico.

Il PRG ha visto nel tempo l'accumulazione di previsioni e di norme che ne hanno resa sempre più complessa la struttura e ne rendono macchinosa l'attuazione. Per molti aspetti si tratta di un riflesso di una società che richiede sempre più sicurezze attraverso regole dettagliate che tengano conto della molteplicità delle condizioni urbane e delle esigenze dei diversi soggetti coinvolti. Va fatto in ogni caso uno sforzo per ricondurre i documenti di piano ad un quadro di facile comprensione e di agevole gestione.

Le strategie specifiche

- **Semplificazione della zonizzazione anche alla luce delle nuove definizioni delle categorie di intervento.** La classificazione del territorio comunale in Zone Territoriali Omogenee vede una marcata differenziazione, che in molti casi non ha più ragione di essere. Si sono attenuati i conflitti tra le diverse attività e va favorita l'integrazione - per quanto possibile - di funzioni urbane diverse. Se la strategia principale per perseguire tale obiettivo è probabilmente quella di superare la tradizionale zonizzazione funzionale per impostare una pianificazione maggiormente rivolta alla morfologia degli abitati, che almeno in via sperimentale potrebbe essere introdotta per alcune zone del territorio, è comunque possibile una riduzione del

numero di zone così da consentire una maggiore omogeneità nella classificazione del territorio urbanizzato e conseguentemente una semplificazione nell'attuazione degli interventi. Ad esempio, la nuova definizione di ristrutturazione edilizia contenuta nella legge urbanistica rende inattuali i contenuti delle zone sature (B1), aumentando consistentemente le possibilità di intervento sugli edifici esistenti.

- **Semplificazione dell'apparato normativo.** L'estremo dettaglio di alcune soluzioni normative ha probabilmente risolto problemi di tipo contingente ma ha anche introdotto rigidità che si sono evidenziate come strutturali nella gestione del PRG. A fianco della semplificazione della zonizzazione si tenderà, ove possibile, a una semplificazione anche delle norme, individuando eventuali "norme speciali" per casi del tutto particolari come già introdotto ad esempio nel caso del Palazzo delle Poste a Trento.

- **Verifica della pertinenza dei parametri edilizi, favorendo la densificazione.** E' bene - per quanto possibile - concentrare le quantità previste per residenze, servizi, commercio, al fine di potere garantire un adeguato sistema di accessibilità evitando la rarefazione che, al contrario, rende gravosissima la mobilità con tutti i problemi che ne conseguono.

Sarà quindi opportuna una verifica delle quantità e quindi dei parametri edilizi secondo ipotesi di densificazione nelle aree dove è possibile adeguata accessibilità.

- **Definizione degli utilizzi temporanei delle aree in attesa della loro attuazione.**

Tenendo conto delle difficoltà realizzative accentuate dalla crisi economica e in considerazione di margini di incertezza causati dalle condizioni ambientali di zone industriali dismesse, vanno preventivati possibili utilizzi temporanei.

Si tratta di un approccio dinamico al piano e alla gestione del territorio, che richiede un adeguamento normativo e delle procedure attuative.

- **Individuazione di zone da sottoporre a progettazione di maggior dettaglio.** In considerazione della complessità dei temi che il PRG dovrà affrontare e della sostanziale impossibilità a trovare risposte adeguate a ogni singolo problema affrontato, si ritiene opportuno, per specifiche aree o temi, delegare la ricerca delle

soluzioni a specifici approfondimenti progettuali da cui desumere le regole di trasformazione da introdurre in PRG utilizzando gli strumenti messi a disposizione dalla legge urbanistica, quali ad esempio gli accordi urbanistici. Per altre aree le previsioni potranno essere rimesse ad atti di pianificazione successivi, prevedendo misure di salvaguardia.

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

8.1 Salvaguardare e valorizzare il paesaggio.

La tutela e la valorizzazione delle risorse naturali e culturali assumono una valenza strategica per promuovere lo sviluppo sostenibile locale considerandolo un fattore decisivo per migliorare la qualità della vita dei cittadini residenti e per attrarre un maggior numero di visitatori.

Si tratta, richiamando il Codice dei beni culturali e del paesaggio, di “preservare la memoria della comunità locale e del suo territorio” e di “promuovere lo sviluppo della cultura”.

Il paesaggio è definito dalla Convenzione Europea in ragione della percezione che le comunità locali hanno del proprio spazio di vita. E' pertanto fondamentale procedere in modo partecipato alle azioni conoscitive e di definizione delle scelte in merito ai valori riconosciuti, alle azioni di tutela e alle modalità della costruzione di nuovi paesaggi.

Il Piano - assumendo il ruolo di Piano Territoriale di Coordinamento della Comunità, deve procedere ad approfondire la carta del paesaggio del PUP.

Le strategie specifiche

- **Definire il rapporto tra la città e il territorio aperto.** E' urgente individuare il “margine urbano” e definire le regole per il riequilibrio tra spazio urbano e spazio aperto. L'assetto urbano di Trento è caratterizzato da una struttura ad “arcipelago”,

che moltiplica i punti di contatto tra spazio costruito e spazio aperto. Il tema del margine è pertanto centrale relativamente alla forma della città (tema posto dalla legge urbanistica tra i contenuti della “carta del paesaggio”) e per quanto riguarda la funzionalità ambientale. Impegno del nuovo PRG è ricercare gli strumenti per valorizzare tali aree.

Un ruolo particolare rivestono le zone H2 – *zone destinate a verde privato*, soprattutto quelle che interessano ampie porzioni del territorio collinare a ridosso del centro storico di Trento, che identificano ampie zone di territorio ad uso agricolo, bosco o parco facenti parte di complessi conventuali, ville storiche e dimore signorili. L'impostazione normativa attuale non sembra garantire sufficientemente la salvaguardia dei valori in gioco.

- Salvaguardare il paesaggio agricolo e le visuali storiche. Il Comune di Trento è il Comune con la maggiore estensione di aree agricole della Provincia. Il paesaggio agricolo - o meglio rurale (comprensivo quindi anche dei boschi e delle altre componenti del territorio non urbanizzato) - è strettamente connaturato con quello costruito, come richiamato dalla figura della “città arcipelago”.

La salvaguardia di queste porzioni di paesaggio è essenziale per la valorizzazione di Trento quale città alpina, rafforzandone e innovandone il senso identitario. Mira inoltre a qualificare l'attrattività della città per chi la sceglie quale luogo di vita e di lavoro o per turismo. In questa ottica si potranno individuare specifiche aree agricole di particolare valenza paesaggistico-ambientale da tutelare in cui escludere l'edificazione.

- Individuare e valorizzare i “paesaggi sonori”. Un preciso indirizzo del Consiglio comunale¹⁰ sollecita a individuare e a valorizzare il paesaggio sonoro. La prospettiva è quella del superamento dell'approccio indirizzato a porre dei vincoli al superamento di determinate soglie di intensità sonora nelle diverse zone del PRG per individuare i valori percettivi connessi alla sonorità dello spazio urbano e aperto al fine di trattare in modo appropriato tali “ambienti sonori”.

¹⁰Delibera n. 28 di data 8 marzo 2017 che ha approvato un ordine del giorno collegato alla proposta di deliberazione “documento di indirizzo per la revisione del PRG avente ad oggetto “Il valore del paesaggio sonoro a Trento come risorsa urbanistica, culturale, turistica e sociale”.

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

Il patrimonio storico e culturale rappresenta un punto di forza della città e del suo territorio. Quale sito di antico insediamento, sono molti gli edifici, i monumenti, le aree di interesse storico-artistico e, oltre al centro storico di Trento, vi sono diversi centri minori di antica origine che costituiscono il fulcro dei sobborghi, cui offrono centralità urbana, senso di appartenenza, qualità abitativa. La pianificazione dei centri storici richiede peraltro una verifica e qualche aggiornamento, così come una conoscenza più approfondita dei siti di interesse sollecita un adeguamento delle prescrizioni volte alla tutela.

Le strategie specifiche

- **Aggiornamento della classificazione in sottozone.** A seguito della ridefinizione della categorie degli interventi edilizi relativamente alla ristrutturazione edilizia, come stabilito dalla L.P. 15/2015, che prevede ora anche la demolizione e ricostruzione, si rende necessario l'aggiornamento dell'attuale distinzione in sottozone all'interno degli insediamenti storici e nella città consolidata per garantire l'effettivo grado di tutela che il PRG ha da sempre considerato come essenziale.

- **Verifica dei possibili interventi di sopraelevazione degli edifici in centro storico.** Il Consiglio Comunale ha sollecitato¹¹ a procedere alla definizione dei casi di edifici sottoposti a ristrutturazione per i quali non si consente la demolizione e ricostruzione.

- **Verifica e aggiornamento dei vincoli di tutela del patrimonio culturale.** Si deve procedere alla implementazione del sistema di tutela dei manufatti, siti e beni storico artistici di interesse culturale vincolati (con particolare riguardo agli Aie – edifici e complessi isolati di interesse storico, artistico e documentario e alle nuove categorie

¹¹Delibera del Consiglio comunale n. 117 del 11 ottobre 2016 avente ad oggetto: "Ordine del giorno collegato alla proposta di deliberazione 46/2016 "L.P. 4 agosto 2015 n. 15 – Variante al PRG alla pianificazione degli insediamenti storici" - mappatura degli edifici". In previsione del nuovo PRG e dell'emanazione da parte della Provincia autonoma di Trento dei nuovi criteri generali circa la valorizzazione dei centri storici, si impegnano il Sindaco e la Giunta comunale ad affrontare in tempi brevi la mappatura degli edifici per i quali non si è ritenuta applicabile la nuova normativa provinciale.

di beni soggetti a vincolo di tutela) e delle aree e siti di tutela archeologica sulla base dei nuovi dati forniti dalla Soprintendenza per i beni culturali;

- Identificazione e valorizzazione del patrimonio architettonico contemporaneo.

Coerentemente con gli obiettivi e le azioni esposti a proposito della “Riqualficazione e rigenerazione urbana”, si riafferma come il patrimonio architettonico della città sia caratterizzato da alcuni episodi architettonici moderni e contemporanei di estremo interesse. Per tali edifici è opportuno considerare la possibilità di estendere il concetto di tutela indirizzato fino ad ora esclusivamente agli insediamenti storici.

- Aggiornamento dei materiali utilizzabili negli interventi sugli edifici ricadenti negli - insediamenti storici. Rispetto alle previsioni contenute nel vigente PRG, l'evoluzione tecnologica rende opportuna una verifica dei materiali impiegabili negli interventi sugli edifici storici, anche in considerazione della nuova definizione di ristrutturazione edilizia.

- Tutelare la residenzialità nel centro storico. Come già affermato, è necessario confermare la scelta di tutelare la presenza dei residenti nel centro storico secondo le modalità già esposte.

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

In coerenza con quanto espresso entro il documento politico di indirizzi della primavera 2017, il Monte Bondone va inteso come ‘sistema’ cui dedicare un ‘ripensamento globale’, in grado di mettere in valore le sue diverse connotazioni (dalla fascia pedemontana alle Viote al parco delle Tre Cime), armonizzare le ‘vocazioni ragionevolmente conciliabili’, nella ‘responsabilità di tutelare e salvaguardare un contesto ambientale diversificato e straordinariamente unico’ e nella possibilità di rendere tale patrimonio conosciuto, apprezzato, e vissuto.

Le strategie specifiche

- **La costruzione di una “agenda strategica”**. Nell’autunno 2017 è stato avviato un percorso di studio, approfondimento e coinvolgimento che porterà, entro l’inizio dell’estate 2018, alla definizione di una ‘agenda strategica’ per lo ‘sviluppo urbanistico, ambientale e turistico’ del Monte Bondone. La prospettiva concettuale che si va delineando è quella di un **Monte Bondone ‘al plurale’** che evidentemente dovrà trovare coerenza con tutte le sfide declinate in questo documento.

- I temi emergenti dal percorso di costruzione dell’agenda strategica restituiscono infatti la forza di un pensiero ‘complesso’ che si articola sui seguenti livelli:
- il consolidamento del presidio territoriale delle comunità residenti e la qualificazione dei servizi offerti
- la tutela ‘attiva’ dei patrimoni paesistico-ambientali presenti e che connotano la ‘storia lunga’ (naturale e antropica) del Bondone, in grado di generare nuovo valore e occupazione
- il tema del Bondone come destinazione turistica: quale promozione, quale branding, quali infrastrutture e interventi sono i più adatti a caratterizzare il Bondone come meta di un turismo di prossimità (ma non solo), smart e sostenibile
- il gradiente di ‘accessibilità’ da assicurare al Bondone, per il quale le ipotesi di ‘grande impianto’ funiviario aprono a una riflessione che Trento merita e non può procrastinare, per quanto delicata e da soppesare in modo approfondito nei suoi presupposti di gestione economico-finanziaria e di capacità generativa e sinergica con una rinnovata ‘identità’ del Monte
- un nuovo impegno (prioritario, percorribile, funzionale e anche simbolico) per la riattivazione e la rifunzionalizzazione del patrimonio edilizio pubblico dismesso che insiste sul Bondone, come leva per intercettare l’insediamento di funzioni e soggetti qualificati nel sistema della ricettività, della formazione e della ricerca, e quindi anche in grado di creare un indotto economico e occupazionale locale.

Il nuovo PRG nella definizione delle proprie scelte potrà contare sui contenuti delineati in questa “agenda strategica” elaborata anche sulla scorta di un articolato processo partecipativo.

10. Altri obiettivi derivanti da obblighi di legge e da opportunità tecniche di revisione del sistema di rappresentazione del PRG

Nel percorso di formazione del nuovo PRG, anche in considerazione del fatto che questo per legge tiene luogo dei contenuti del PTC – Piano Territoriale della Comunità, si rendono necessari alcuni interventi di adeguamento al Piano Urbanistico Provinciale, alla Legge urbanistica provinciale e al suo regolamento. Si rendono inoltre opportuni alcuni altri interventi indirizzati in particolare a migliorare la leggibilità e interpretabilità del PRG.

Pur rientrando a pieno titolo nelle attività da espletare e raccordandosi anche questi alle sfide che ci si è posti, si ritiene di distinguerli da quelli sopra illustrati che assumono una valenza maggiormente propositiva rispetto alla capacità di azione autonoma dell'Amministrazione comunale tramite il proprio strumento di pianificazione urbanistica e sui quali il contributo della popolazione può rivelarsi effettivo.

Gli obiettivi “obbligatori”

- Integrare la dimensione ambientale nella pianificazione urbanistica e territoriale tramite lo strumento della VAS – valutazione ambientale strategica.
- Riclassificare le aree agricole secondo le definizioni del PUP (aree agricole e aree agricole di pregio) e in coerenza con gli interventi di cambio di coltura approvati dalla competente autorità forestale.
- Costruire la carta del paesaggio comunale.
- Adeguamento del sistema delle tutele del patrimonio storico e culturale sulla base delle indicazioni fornite dal Piano urbanistico provinciale (PUP), dei nuovi indirizzi e criteri per la tutela degli insediamenti storici previsti dalla L.P. 15/2015 in fase di elaborazione da parte della Provincia Autonoma di Trento, delle novità in materia di tutela e valorizzazione del patrimonio culturale introdotte dal D.L. 22 gennaio 2004 n. 42 – Codice dei beni culturali e del paesaggio e della attività svolta dalla Soprintendenza per i beni culturali.
- Approfondimento del sistema delle invariante riguardanti i paesaggi rappresentativi indicati dal PUP.
- semplificazione della base cartografica del PRG utilizzando come base il catasto aggiornato per il PRG e la carta tecnica per i temi del PTC e recepimento della legenda unificata provinciale.

- ridefinizione della modalità di rappresentazione della viabilità riportando, oltre alla eventuale viabilità di progetto, la viabilità esistente classificandola tra “esistente” e “esistente di potenziamento” affidando alla diversa indicazione della profondità delle fasce di rispetto i necessari margini per lo sviluppo dei progetti e per la loro realizzazione.

11. Altri obiettivi derivanti da atti di indirizzo del Consiglio comunale.

Incentivare la sostenibilità delle grandi strutture sportive

verificare la possibilità di conformare urbanisticamente le zone limitrofe alle grandi strutture sportive mediante la possibilità di edificare bar, negozi, ristoranti, hotel collegati alla struttura di modo da rendere le stesse economicamente sostenibili – questo obiettivo deriva dalla delibera del Consiglio comunale n. 94 del 29 giugno 2017 avente ad oggetto: “A.S.I.S. Quale futuro per l'azienda speciale?”.

Riclassificazione urbanistica dell'edificio ex Casino di Bersaglio – questo obiettivo deriva dalla delibera del Consiglio comunale n. 31 del 26 febbraio 2015 avente ad oggetto: “Recuperiamo il valore sociale e storico rappresentato dall'ex casino di bersaglio di Trento e riconsegnamolo al quartiere”. Va precisato che il PRG vigente lo inserisce in una zona di riqualificazione urbana (C5) corredata di uno schema progettuale che ne vedrebbe la demolizione.

Individuazione di un'area a nord dell'abitato della Vela da destinare a parco pubblico attrezzato finalizzato alla valorizzazione del territorio

- questo obiettivo deriva dalla delibera del Consiglio comunale n. 35 del 10 febbraio 2016 avente ad oggetto: “Senter San Vili” che prevede la valorizzazione del sentiero San Vigilio nell'ambito del piano di gestione della Rete di riserve del Bondone.

SCHEMA – BILANCIO DELL'ATTIVITA' URBANISTICA DAL PRG '89 AI GIORNI NOSTRI

IL PRG'89 - L'impostazione dell'attuale strumento urbanistico del Comune di Trento deriva direttamente dal **PRG '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 PRG '89 (che invece si è posto come soluzione di continuità rispetto al PRG 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 PRG '89 nel ridimensionamento, per quanto possibile, delle aree edificabili previste dal PRG 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 PRG '89, la cosiddetta **variante di assestamento '94**, ha sostanzialmente confermato l'impostazione del PRG '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 PRG 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 PRG '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 PRG. 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 PRG '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 PRG '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 PRG'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 PRG 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 PRG 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 PRG.

LE PREVISIONI URBANISTICHE PER IL MONTE BONDONE - Il PRG '89 ha introdotto per la parte turistica del Monte Bondone tre elementi di novità rispetto al PRG precedente. Il primo ha riguardato il trattamento delle aree residenziali (denominate Zone A nel PRG '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 prativo 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 PRG -

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 stagionalizzata 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 PRG.

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.

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

Le varianti al PRG 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 PRG '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 PRG '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. E' 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 PRG '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.

CONCLUSIONI - Quanto emerge da questa sorta di breve bilancio è quindi la volontà dei piani regolatori che si sono succeduti di controllare l'uso del territorio nella consapevolezza della qualità delle aree agricole e boschive che lo caratterizzano e della qualità del rapporto estremamente delicato tra città, sobborghi e spazi aperti, indirizzando i grandi interventi alla riqualificazione di aree già compromesse sfruttando i meccanismi della pianificazione attuativa per garantire ordine e qualità insediativa oltre a una dotazione di adeguati servizi pubblici.

La questione sempre attuale è quindi quella del rapporto edificato/spazi aperti non solo per una imprescindibile valenza paesaggistico ambientale ma anche per una ragione di razionalizzazione di servizi. In questa visione, l'approvazione del Piano Urbano della Mobilità ha

evidenziato l'indissolubile rapporto che deve essere sempre considerato tra pianificazione urbanistica e della mobilità.

Anche nella gestione del territorio del Monte Bondone, il tema di fondo è analogo e sia tramite i PRG che il Patto territoriale, le scelte effettuate hanno riguardato il blocco dell'utilizzo di nuovo territorio per l'edificazione residenziale e la riqualificazione delle strutture esistenti nell'ottica di una riqualificazione ambientale complessiva.