



COMUNE DI TRENTO

PRG

VARIANTE PER LA RIQUALIFICAZIONE  
AMBIENTALE E URBANA DI  
TRENTO NORD

RELAZIONE

SERVIZIO SPORTELLO IMPRESE E CITTADINI

SERVIZIO URBANISTICA

## La variante urbanistica per Trento nord.

La presente variante specifica al PRG intende dunque avviare la ristrutturazione e lo sviluppo urbanistico dell'intero comparto nord della città di Trento, attraverso un processo coordinato e coerente con il recupero ambientale dei siti inquinati ivi presenti.

Per raggiungere questo complesso obiettivo di bonifica, in coerenza con la normativa nazionale e provinciale in materia e in particolare con l'art. 77 bis del DPGP 26 gennaio 1987 n. 1/41 recante il Testo Unico delle leggi provinciali per la tutela dell'ambiente dagli inquinamenti, s'intendono seguire percorsi per quanto possibile concordati con la proprietà delle aree e con gli enti pubblici interessati.

A questo proposito lo strumento previsto dalla legge è l'ACCORDO DI PROGRAMMA tra la Provincia, i comuni territorialmente competenti e i soggetti interessati: l'accordo definisce i tempi e le modalità d'intervento per la bonifica e il successivo utilizzo delle aree, e può essere stipulato in ogni momento.

Questo obiettivo risulta, inoltre, del tutto coerente con il PIANO STRATEGICO DELLA CITTA' DI TRENTO, che colloca in questo quadrante urbano una nuova centralità.

Il comma 10 decies dell'art. 77 bis del DPGP 26 gennaio 1987 n. 1/41 prevede che i comuni territorialmente competenti, al fine di assicurare e agevolare la realizzazione degli interventi di bonifica e di ripristino ambientale dei siti contaminati, possono approvare apposite VARIANTI SPECIFICHE al Piano Regolatore Generale: la presente variante si colloca in questo ambito procedurale.

**La zonizzazione urbanistica** – Nel quadro di riferimento giuridico, normativo e disciplinare descritto e coerentemente con le altre aree destinate ad interventi di riqualificazione urbana previste dal Piano Regolatore Generale comunale, è stata individuata un'area denominata *C6 – zona soggetta alla riqualificazione urbana di Trento Nord*.

Sostanzialmente l'area comprende per intero le attuali zone Cpp introdotte nel P.R.G. dalla variante 94.

In essa sono compresi (nella quasi totalità) sia i siti inquinati di Trento Nord relativi all'ex Carbochimica e alla ex Sloi, di cui al D.M. 18 settembre 2001 n. 468, sia le aree esterne a tali siti, ma che, per un corretto riordino urbanistico della zona, è necessario siano pianificate in modo unitario.

Considerate la stretta relazione tra il processo di bonifica e quello di riqualificazione urbanistica dell'area in esame, e la necessità di garantire requisiti di sicurezza nel percorso e di qualità nei risultati, particolare attenzione è stata posta alle procedure, di seguito descritte.

1. Dopo l'approvazione della presente variante al PRG, il Consiglio Comunale approva un atto di indirizzo contenente lo studio unitario di sviluppo urbanistico della zona C6; lo studio unitario è finalizzato ad "informare" il progetto di bonifica circa l'assetto planivolumetrico, la distribuzione delle funzioni, lo studio infrastrutturale e gli obiettivi di qualità; esso costituirà allegato al progetto di bonifica trasmesso al Ministero dell'Ambiente per la sua approvazione.
2. L'edificazione dell'area è subordinata all'approvazione di un piano attuativo esteso all'intera zona C6 redatto ai sensi della legislazione urbanistica provinciale vigente e nel rispetto degli indici urbanistico-edilizi e delle prescrizioni tecniche riportate nella specifica scheda contenuta nell'allegato 4.1. alle presenti norme, oltre che alle indicazioni e prescrizioni del Ministero dell'Ambiente espresse in sede di approvazione del progetto definitivo e/o operativo di bonifica.
3. L'approvazione del piano attuativo da parte del Consiglio Comunale è subordinata all'avvenuta bonifica del sito inquinato di Trento nord e ad esso deve essere allegata la certificazione di cui all'articolo 12 del D.M. 25 ottobre 1999, n. 471 attestante il completamento dell'intervento di bonifica e di ripristino ambientale e la sua conformità al progetto approvato.

Questo stretto rapporto fra i vari strumenti programmatici e attuativi descritti, è necessario per garantire:

- chiarezza e coordinamento circa le competenze dei vari organi ed enti interessati;
- la qualità del processo di bonifica dei siti inquinati;
- la copertura dei relativi costi, comunque a carico dei proprietari delle aree;
- tempi programmati per la bonifica;
- chiarezza nel rapporto fra recupero ambientale dell'area e suo sviluppo e valorizzazione urbanistica.

**Le funzioni insediabili** – Gli studi urbani esaminati indicano nella ricchezza di funzioni un elemento strategico per la riuscita del progetto di ristrutturazione e riqualificazione urbanistica di tali aree. Dunque, coerentemente con l'obiettivo di creare una nuova centralità urbana, con le funzioni insediate a Trento nord in questi ultimi anni, con il ruolo assunto in particolare da via del Brennero a seguito del processo di edificazione e riqualificazione avviato con l'entrata in vigore

del PRG 1991 (si ricorda che proprio lungo questo tratto di via Brennero il PRG '91 aveva collocato, con le zone C4, il sistema più importante delle centralità urbane), e tenendo conto dei vincoli ambientali presenti, la variante specifica prevede le seguenti destinazioni d'uso:

- servizi pubblici e privati;
- residenza con i relativi servizi;
- attività terziarie pubbliche e private;
- attività ricettive;
- attività commerciali e relativi servizi.

Per quanto riguarda la collocazione delle funzioni, esse saranno necessariamente correlate con l'efficacia dei lavori di bonifica.

In particolare la residenza dovrà insediarsi nelle aree con più elevati standard di qualità.

Per garantire un equilibrio fra le funzioni, indispensabile per la qualità urbana dell'insediamento, si è ritenuto opportuno prevedere una quantità minima di residenza da insediare, fissata nel 45% della superficie utile netta edificabile. Considerando le quantità edificatorie previste per l'area e la percentuale minima introdotta per la residenza, possiamo indicare in poco più di 1500 gli abitanti insediabili.

Oltre alla residenza, in questo quadro assume particolare rilievo la funzione commerciale al dettaglio: come già ricordato, la variante di urbanistica commerciale, approvata con deliberazione della Giunta Provinciale n. 1211 del 16.06.2006, prevede l'insediabilità in quest'area di funzioni commerciali anche di grandi dimensioni purché integrate con le altre funzioni.

**Contenuti quantitativi** - Il dimensionamento delle quantità volumetriche insediabili e quindi degli indici urbanistici è stato fatto attraverso un'analisi critica delle attuali previsioni normative, introdotte con la variante 1994 e dei successivi studi urbanistici effettuati dal Prof. Joan Busquets e dal Prof. Vittorio Gregotti.

E' tuttavia necessario precisare che il processo per il disinquinamento e la bonifica dei siti inquinati di Trento Nord impostato sull'ACCORDO DI PROGRAMMA, con l'obbligatorio coinvolgimento dei proprietari delle aree, presuppongono una sostenibilità economica dell'intervento, strettamente legata alla valorizzazione urbanistica dell'area.

Questo principio appare ragionevole e trova riferimento legislativo nell'art. 18 della L. 31.07.2002 n. 179 (*Attuazione degli interventi nelle aree da bonificare*).

Questo articolo di legge, nel regolamentare le procedure di bonifica d'ufficio delle aree inquinate, prevede esplicitamente, quale strumento di finanziamento, il

“progetto di valorizzazione dell’area bonificata, che include il piano di sviluppo urbanistico dell’area e il piano economico e finanziario dell’investimento”.

La variante specifica assume positivamente questo principio, e prevede, in relazione ai costi di disinquinamento direttamente sostenuti, un aumento calibrato delle volumetrie realizzabili per le aree inquinate.

In occasione degli incontri finalizzati alla preparazione della variante, ci si è dati fin dall’inizio anche obiettivi di qualità architettonica e di sostenibilità insediativa ed edilizia.

Come già scritto in occasione della variante 2004, è necessario creare le condizioni affinché l’utilizzo di tecnologie e tipologie costruttive sostenibili avvenga senza controindicazioni di natura volumetrica e senza rigidità nel calcolo delle altezze.

Tenuto conto di questa impostazione, per quest’area viene introdotto un indice di utilizzazione territoriale a superficie utile netta – Utn, mentre l’altezza viene semplificata in numero di piani.

L’area in esame ed oggetto di variante ha una superficie di circa 142.000 m<sup>2</sup>, dei quali 56.000 m<sup>2</sup> relativi al comparto di Via del Brennero e 86.000 m<sup>2</sup> relativi al comparto di Via Maccani.

Nella seguente tabella vengono riportati i dati complessivi.

	Superficie m <sup>2</sup>
Comparto via Maccani	86.000
Comparto via del Brennero	56.000
<b>Superficie totale zona C6</b>	<b>142.000</b>
Superficie sito inquinato di interesse nazionale in zona C6 ex CARBOCHIMICA	38.000
Superficie sito inquinato di interesse nazionale in zona C6 ex SLOI	58.000
<b>Superficie totale aree inquinate di interesse nazionale in zona C6</b>	<b>96.000</b>
Superficie esterna ai siti inquinati in zona C6	46.000

La variante prevede un indice base Utn di 0,60 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, per l’intera zona C6.

Per le motivazioni espresse in precedenza, il Consiglio Comunale, in sede di approvazione del piano attuativo, può assegnare un incremento dell'indice base, calcolato relativamente alla superficie delle sole aree inquinate, fino a un massimo di ulteriori  $0,30 \text{ m}^2/\text{m}^2$  di Utn. Nel caso di massimo sfruttamento dell'indice territoriale d'incremento, l'indice medio dell'intera zona C6 sale da  $0,60 \text{ m}^2/\text{m}^2$  a  $0,80 \text{ m}^2/\text{m}^2$ .

Si forniscono di seguito alcuni valori circa le potenzialità edificatorie per l'intera area espresse in metri cubi lordi, con l'avvertenza che tali dati (a causa del criterio innovativo scelto per la parametrizzazione degli indici a superficie netta) sono indicativi ed hanno il solo scopo di permettere la comparazione con altri ambiti urbani.

Dai conteggi effettuati in fase istruttoria, l'indice base assicura una capacità edificatoria sull'intera zona C6 stimabile in circa  $360.000 \text{ m}^3$  lordi, ai quali si aggiungono ulteriori  $120.000 \text{ m}^3$  lordi derivanti dall'incremento massimo dell'indice sulle aree inquinate. Il volume massimo realizzabile sull'intera zona C6 è dunque stimabile in circa  $480.000 \text{ m}^3$  lordi.

**Altri parametri urbanistici – Altezza degli edifici:** in affinità al criterio di misurazione dell'indice, l'altezza degli edifici è stata prevista a numero di piani.

Trento nord si propone come area di ricucitura tra il tessuto più urbano e consolidato posto a sud, in particolare il quartiere di Cristo Re, con quello più recente e periferico di Centochiavi.

A questo riguardo vanno riprese le valutazioni fatte nell'ambito dei contributi progettuali citati, dove sia il prof. Joan Busquets che l'arch. Vittorio Gregotti hanno ritenuto opportuno individuare anche edifici di notevole altezza, nell'intenzione di offrire una identità specifica al quartiere, pervenendo, al contempo, ad una maggiore concentrazione del costruito.

Al fine di consentire un grado di flessibilità e libertà progettuali tali da favorire il raggiungimento di un elevato standard di qualità urbanistica ed edilizia, viene attribuita al Piano attuativo la definizione delle altezze massime, motivandone le scelte attraverso uno specifico studio.

**Aree per servizi Ss** – Per il dimensionamento delle Ss si è preso a riferimento il D.M. 2 aprile 1968 n. 1444.

Come specificato in relazione, le funzioni previste sono molteplici, integrando una nuova centralità urbana, ma con una presenza residenziale minima pari al 45% della superficie utile netta realizzabile.

L'ambito territoriale di Trento nord è delimitato geograficamente da “segni” infrastrutturali molto forti (ferrovia, viali urbani, ponte) e il suo uso è condizionato dagli esiti favorevoli della bonifica.

Considerato il grado di flessibilità introdotto per l'assegnazione dell'indice, si rinuncia ad indicare una quantità fissa delle Ss, a favore di un criterio di calcolo più flessibile ma più preciso e puntuale, come di seguito chiarito:

1. Superficie Ss di base: è stata prevista una superficie per servizi, definita di base, quantificata nel 20% della superficie totale dell'area, pari a mq. 28.400.
2. Aree a servizi per Residenza: in sede di pianificazione attuativa deve essere garantita una superficie di aree per servizi connessa alla residenza pari a 18 m<sup>2</sup> per abitante insediabile. Si assume che ad ogni abitante insediabile corrispondano 25 m<sup>2</sup> di superfici utile residenziale netta.
3. Aree per servizi dovute in caso d'incremento di indice (relativamente alle aree inquinate): in questo caso le aree Ss definite di base dovranno essere aumentate di una superficie equivalente al rapporto esistente fra indice base e superficie Ss base. Al fine di semplificare i conteggi si assume, in via preliminare, che ad ogni metro quadrato di superficie utile netta aggiunta, le aree per servizi devono essere aumentate di 0.35 m<sup>2</sup>. Considerata la situazione specifica di Trento nord, è facoltà dell'amministrazione comunale convenire con la ditta lottizzante la monetizzazione delle aree di cui al presente punto 3, in sostituzione alla loro cessione. In questo caso il valore delle aree è quello corrispondente all'indennità di esproprio stabilita dai competenti organi, alla data dell'approvazione del piano attuativo.
4. l'amministrazione comunale in sede di approvazione del piano attuativo definisce la percentuale di Ss che verrà destinata a parcheggi pubblici. Sempre in considerazione delle problematiche esistenti sull'area, ed in coerenza con quanto stabilito dal D.M. 1444/68, si assume che queste superfici potranno essere realizzate e cedute anche con strutture su più livelli.

**Opere di urbanizzazione secondaria:** è obiettivo dell'amministrazione comunale garantire all'interno dell'area idonei spazi per attività scolastiche, ricreative e sociali.

Per questo motivo è stata prevista una quota di superficie utile netta da realizzare e destinare a opere di urbanizzazione secondaria.

Sarà cura dell'amministrazione comunale definire in sede di redazione della pianificazione attuativa, il dettaglio delle funzioni e le relative superfici attribuite.

Si precisa che tali superfici non concorreranno al calcolo dell'indice Utn previsto per le presenti zone C6.

In via preliminare, e dopo consultazione con i competenti servizi comunali, è apparso congruo ipotizzare che tali funzioni occuperanno una superficie utile netta non inferiore a 10.000 m<sup>2</sup>. La realizzazione di queste superfici e relativi oneri sono a carico della ditta lottizzante, fatto salvo la riduzione del contributo di concessione prevista dalla legislazione urbanistica provinciale.

**Sostenibilità e contenimento dei consumi energetici.** La scheda allegata alla norma prevede che i progetti edilizi rispettino alcune specifiche tecniche volte ad elevare la qualità intrinseca dell'edificio, sia sotto il profilo della sostenibilità ambientale e del contenimento dei consumi energetici.

Proprio in considerazione delle problematiche ambientali connesse al sito - qualità dei suoli, impatto acustico della ferrovia, varietà di funzioni insediate - la qualità ambientale e quella architettonica divengono elementi strategici per il successo dell'intero progetto.

Va aggiunto che la qualità ambientale non deve essere vista come elemento di contrapposizione o di semplice sfida rispetto alle problematiche ormai declamate dell'area, ma va intesa come fattore di equilibrio e di successo strategico. È necessario definire degli attrattori che generino qualità e sicurezza.

Del resto, le caratteristiche dell'area e le quantità edilizie in gioco, costituiscono una massa critica sufficiente per promuovere una strategia di sostenibilità urbana capace di generare effetti non solo interni ma anche sulle aree adiacenti.

In questo ambito la pianificazione attuativa dovrà:

- a) Contenere uno studio di impatto acustico, che tenga conto delle fonti di inquinamento che gravano sull'area e individui soluzioni progettuali adeguate. Per l'inquinamento acustico derivante dalla ferrovia del Brennero dovrà essere prevista specifica barriera.
- b) Uniformarsi a principi di edilizia sostenibile, adottando sistemi volti al contenimento del consumo energetico sia invernale che estivo, al riutilizzo dell'acqua meteorica e all'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili. In ogni caso gli edifici progettati dovranno raggiungere un livello di certificazione ambientale non inferiore al requisito "argento" così come definito dal Regolamento comunale per la diffusione dell'edilizia sostenibile. E' inoltre fatto obbligo che almeno il 50% delle coperture degli edifici avvenga con tipologia a verde estensivo.
- c) Studiare e definire il sistema di raccolta dei rifiuti per l'intero complesso, considerando soluzioni innovative anche con riferimento a sistemi in rete, in accordo con la società che gestisce il servizio.

**Viabilità e traffico** - L'intervento coinvolge necessariamente le previsioni viabilistiche sui due assi viari esistenti: Via del Brennero e Via Maccani.

Per una corretta valutazione dei problemi legati alla viabilità e al traffico, è necessario considerare i programmi di sviluppo e razionalizzazione della viabilità della città e del trasporto pubblico sia urbano sia extraurbano in corso e programmati, che possono notevolmente migliorare l'accessibilità dell'area.

Gli interventi sulla viabilità esistente, ed in particolare il nuovo raccordo a rotatoria, progettato fra la S.S. 47 della Valsugana con la Circonvallazione, garantirà l'accesso alla variante Trento Rocchetta direttamente da via Maccani, permettendo una semplificazione dei percorsi di avvicinamento alle aree di Trento nord, ma anche un alleggerimento dell'attuale carico sia su Via del Brennero, che su Via Maccani.

A questo vanno ad aggiungersi gli interventi già programmati che prevedono una nuova rotatoria in corrispondenza del nuovo polo degli uffici comunali (attuale cantiere comunale). Questo intervento integra anche una nuova viabilità interna che lambisce il comparto ex Sloi a nord.

La concentrazione di destinazioni terziarie ed amministrative, costituiranno generatori di traffico durante l'intera giornata lavorativa, con punte nelle ore di prima mattina e della sera.

Strategico diviene dunque l'elemento di connessione fra rete di distribuzione interna e la rete viaria pubblica. Il piano dovrà studiare soluzioni che razionalizzino gli accessi e le uscite dalla nuova area.

A questo proposito l'amministrazione comunale già nel corso del 2007, con specifico incarico professionale, ha avviato la redazione del PUM – PIANO URBANO DELLA MOBILITA' al fine "di soddisfare i bisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento, la riduzione dei consumi energetici, l'incremento dell'uso di sistemi collettivi e alternativi all'automobile". Il piano dovrà pertanto considerare con particolare attenzione tutto il sistema connesso anche alle aree di Trento Nord.

Sempre con riguardo alla mobilità si richiama il documento di indirizzo sulla mobilità della Provincia Autonoma di Trento, approvato con deliberazione della Giunta provinciale n. 1948 del 28.07.2000, nel quale viene assegnato alla ferrovia Trento – Malé un ruolo di metropolitana di superficie leggera, con il fulcro in Trento.

In questo scenario è importante inserire il futuro complesso urbano nel nuovo sistema di trasporto pubblico metropolitano, con l'obiettivo anche di rafforzare il ruolo di questa "spina dorsale" che connette più luoghi centrali, al fine di favorire la massima condivisione dei punti di partenza ed arrivo.

Per questo il piano attuativo deve studiare la collocazione di una fermata lungo l'asse metropolitano costituito dalla ferrovia Trento – Malè

Infine si richiama il ruolo della mobilità ciclo-pedonale, soprattutto quella in grado di connettere in direzione est ovest l'area, prevedendo percorsi interni in grado di connettersi in maniera efficace con la rete ciclabile comunale esistente e prevista a medio termine.

La scheda richiede che il progetto di Trento nord preveda percorsi pedonali e ciclabili che mettano in relazione il comparto di Via Maccani con quello di Via del Brennero, e l'insieme con il quadrante urbano soggetto a rapida trasformazione urbana posto più a est.