

**Bollettino N. 32 – 01 apr 2022**

Redazione: Alessandro Passardi, Patty Rigatti,  
Giuseppe Angelini.

**APPUNTAMENTO DEL GIORNO**

**Mercoledì 30 mar 2022**

"Interramento ferrovia e  
impatto sulla città"

Monica Baggia e Ezio Facchin

**Venerdì 01 apr 2022**

Conviviale con Freccie Tricolori

**PROSSIMI APPUNTAMENTI**

**Lunedì 11 apr 2022 ore 19.30**

Grand Hotel Trento

Dalla povertà della "Terra fra i  
monti" a una regione europea  
relatore dott. Luis Durnwalder  
ex Governatore Provincia Bolzano

**Lunedì 02 mag 2022 ore 19.30**

Grand Hotel Trento

Aperitivo in musica  
Concerto Ferroni

**Lunedì 09 mag 2022 ore 19.30**

Grand Hotel Trento

Incontro Dott. Giuliano Brunori  
Primario Nefrologia

**Lunedì 16 mag 2022 ore 12.30**

Conviviale a pranzo

## Sommario

Passante ferroviario	2
Conviviale Freccie Tricolori	10
Lettera del Governatore	12
Aiuti all'Ucraina	12
Giornata mondiale autismo	13
Alta Formazione Roncegno	14
Rotary dal Web	15



## Interclub di mercoledì 30 marzo 2022

### Partecipazione soci

Angelini A., Baggia, Benassi, Chiarcos, Codroico, Corradini P., Corradini T., Dalle Nogare, Dalsasso, de Abbondi, Dusini, Eccher Claudio, Eccher Claudia, Fedrizzi, Frattari, Fuganti, Gambarotta, Hauser, Lorenz, Lunelli M., Magagnotti, Manera, Merzliak, Niccolini R., Pasini, Passardi, Pircher, Postal G., Postal M., Pozzatti, Radice, Sartori M., Sessa, Visconti.

### Gentili signore/i

Angelini A., Benassi, Chiarcos, Adina Eccher RC Padova Nord (Eccher Claudio), Sergio Divina (Eccher Claudia), Fuganti, Hauser, Lunelli M., Pasini, Marco Franzinelli RC Trentino Nord (Pircher), Postal G., Radice.

### Partecipazione RC Valsugana

Hanno partecipato alla conviviale 21 soci.

### Ospiti del Club

Ing. Ezio Facchin Assessore esterno con delega in materia di transizione ecologica, mobilità, partecipazione e beni del Comune di Trento – Presidente del RC Bolzano, Mario Francesconi RC Bolzano.

### Ospiti dei soci

Ospite Fedrizzi.

Percentuale presenze: 46%

## Interclub di venerdì 01 aprile 2022

### Partecipazione soci

Angelini A., Benassi, Bernardi, Chiarcos, Dalsasso, Dusini, Eccher Claudia, Fedrizzi, Forno, Frattari, Hauser, Lunelli M., Passardi, Petroni, Pircher, Quaglino, Sartori M., Sessa.

### Gentili signore

Benassi, Chiarcos, Dalsasso, Forno, Hauser, Petroni, Sartori M., Sartori R.

### Ospiti del Club

Danilo Nadalini Presidente RC Valsugana e signora, Mario Francesconi RC Bolzano.  
Piloti delle Freccie Tricolori: Conandante Ten. Col. Stefano Vit, Capitano Alessandro Sommariva 1° gregario sinistra, Solista Maggiore Massimiliano Slavatore

### Ospiti dei soci

Stefano Hauser, ospite Petroni, ospite Sessa.

### Rotaract

Matteo Bellè

### Partecipazione di altri Club

Rotary Club Rovereto con 8 soci.  
Lyons Club Trento Clesio con 14 soci.

Percentuale presenze: 26%

### Auguri di compleanno a:

Dalle Nogare: 04 aprile; Sartori M.: 09 aprile; Lunelli L.: 14 aprile; Baggia: 20 aprile; Pasini: 20 aprile.

**N**el corso della settimana si sono svolti due Interclub particolarmente importanti: La presentazione del 'Passante ferroviario di Trento' e l'incontro con tre piloti delle Freccie Tricolori.

Il primo organizzato assieme al Rotary Club Valsugana, il secondo assieme al Rotary Club Rovereto ed al Lyons Club Trento Clesio.

All'inizio della conviviale del 30 marzo il Presidente Matteo Sartori presenta i due relatori della serata.

### Avv. Monica Baggia

Attuale carica: Assessora del Comune di Trento con delega in materia di pianificazione territoriale ed edilizia privata.

Laureata in giurisprudenza presso l'università degli studi di Modena nel 1987, collabora da subito, per circa quattro anni, con il professor Luigi Stortoni, allora docente ordinario di diritto penale presso la facoltà di giurisprudenza di Trento.

Gli ambiti professionali di Monica vanno dal diritto penale comune al diritto penale speciale; negli ultimi anni ha prestato la sua consulenza ad alcuni Enti degli adempimenti previsti dal D.L.vo 231/2001 ed ha assunto la difesa in procedimenti aventi ad oggetto la responsabilità degli Enti stessi.

Dal 2005 al 2014 è stata componente del Direttivo della Camera Penale, con incarico di Vice Presidente dal 2005 al 2009.

Dal 2006 al 2011 è stata componente della Commissione Nazionale per le Pari Opportunità del Consiglio Nazionale Forense.

Nel 2007 ha promosso la costituzione del Comitato Pari Opportunità del Consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Trento che tuttora opera.

Dal 2010 al 2014 è stata Consigliera del CDA di Trentino Trasporti S.P.A. e componente dell'Organismo di Vigilanza della stessa società.

Dal 2014 al 2020 è stata presidente del consiglio di amministrazione di Trentino trasporti AE Trentino trasporti esercizio SPA occupandosi della riunificazione delle due compagini nell'unica Trentino trasporti SPA.

Dal 2015 al 2020 è stata coordinatrice del Centro Servizi Condivisi, società consortile tra le società partecipati della Provincia Autonoma di Trento.

Da ottobre 2020 è stata nominata Assessora con delega in materia di pianificazione territoriale ed edilizia privata.

Ha collaborato con il Censis alla realizzazione del progetto dopo le buone teorie le proposte programma di ricerca intervento per la donna avvocato i cui risultati sono stati presentati in veste di relatore a numerosi convegni tra il 2008 e il 2011.

Il Marzo 2010 è intervenuta al 'V Congresso giuridico-forense per l'aggiornamento professionale' organizzato a Roma dal Consiglio Nazionale Forense.

#### Ing. Ezio Facchin

Attuale carica: Assessore esterno del Comune di Trento con delega in materia di transizione ecologica, mobilità, partecipazione e beni comuni.

Laureato in ingegnere Civile indirizzo Trasporti nel 1973, entra nelle Ferrovie dello Stato e svolge la sua attività nel campo delle costruzioni ferroviarie nelle Province di Trento e Bolzano.

Dal 1994 al 1997 dirige a Verona il Gruppo per il rinnovamento delle stazioni ferroviarie e riorganizzazione del servizio commerciale.

Dal 1998 al 2006 si sposta a Milano dove ricopre numerosi incarichi e nel 2000 diventa Direttore degli investimenti di RFI dell'Area Nord Ovest e successivamente responsabile per l'Alta Velocità.

Nel gennaio 2007 fino a marzo 2010 assunse l'incarico di amministratore di nomina italiana della società BBT SE, incaricata della progettazione del progetto della Galleria di Base del Brennero.

Nel maggio 2010 e fino a luglio 2014 è stato: prima Presidente di Trentino Trasporti SpA, per poi assumere la Vice Presidenza e di Consigliere Delegato per l'attività ferroviaria nella Società Trentino Trasporto Esercizio.

Da gennaio 2012 ricopre il ruolo di Project Manager per l'attuazione del concorso di idee per la nuova stazione di Bolzano.

Dal 2014 da aprile 2016 ha ricoperto il ruolo di Consigliere di Trentino Trasporti SpA.

Nel gennaio 2016 fu nominato dal ministro renziano Graziano Delrio Commissario straordinario per il Tunnel del Brennero.

Da novembre 2020 è nominato Assessore esterno del Comune di Trento con delega in materia di transizione ecologica, mobilità, partecipazione e beni comuni.

## Passante ferroviario

**'Interramento ferrovia e impatto sulla città', relatori avv. Monica Baggia e ing. Ezio Facchin Presidente del RC Bolzano.**

Nel corso dell'intervento sono stati affrontati molti temi di seguito riassunti.

#### La città

Trento è una **città policentrica** distribuita per la maggior parte nel fondovalle e per l'altra parte in collina. La parte di fondovalle è fortemente **allungata sulla direttrice nord/sud** costretta nel suo sviluppo dalla condizione orografica (la valle è particolarmente stretta proprio in corrispondenza del centro storico della città) e **dalla presenza del fiume, delle linee ferroviarie, dell'autostrada, della tangenziale**. Questa situazione determina una **forte frammentazione del territorio che ne complica l'accessibilità**.

Questa difficoltà di accessibilità deve per di più fare i conti con una **formidabile attrattività della città**, per concentrazione di servizi, di opportunità lavorative, culturali e di studio, di attività commerciali nei confronti dell'intero territorio provinciale e non solo. La rettifica del fiume Adige nella metà del 1800, realizzata anche per fare spazio alla ferrovia, ha alterato la morfologia dei luoghi e i rapporti paesaggistici e, distanziando il fiume dalla città ha lacerato un rapporto mai più ricucito.

È da questa lettura della città che, in occasione della Variante al Piano Regolatore Generale del 2001 curata dal prof. Joan Busquets, **nasce l'idea dell'interramento** del tratto storico della linea ferroviaria del Brennero realizzando al suo posto un "boulevard" dalle forti valenze urbanistiche e architettoniche. **Un'opera che tende a risarcire almeno parzialmente la città per la perdita del rapporto con il suo fiume portando nuove opportunità**. Un vero progetto di riqualificazione e rigenerazione urbana, di ricucitura urbanistica e di valorizzazione del patrimonio storico e architettonico di Trento con la realizzazione di **una nuova centralità urbana** dedicata al verde e alla mobilità lenta.

L'idea dell'interramento permea il **dibattito urbanistico dell'inizio degli anni 2000**. Vengono sviluppati studi sia di tipo ingegneristico che economico per validarne realizzabilità e sostenibilità. C'è però **un problema di fondo che condiziona pesantemente lo sviluppo del progetto**. L'interramento si sarebbe dovuto realizzare mantenendo in funzione la linea ferroviaria. Un'ipotesi estremamente complessa che

presupponeva necessariamente tempi lunghissimi e conseguenti costi elevatissimi.

Nonostante le difficoltà evidenziate, questa previsione è stata sempre confermata anche nelle varianti al PRG che si sono succedute dall’inizio degli anni 2000 a oggi, anche se, **in occasione della impostazione della Variante al PRG 2019, se ne stava cominciando a considerare lo stralcio considerando la scarsa attualità di quella previsione.**

Successivamente alla approvazione della Variante al PRG che ha introdotto l’idea dell’interramento della ferrovia, **si cominciano a delineare i primi progetti relativi alle tratte di accesso sud al tunnel di base del Brennero** (opera prioritaria nella prospettiva del Corridoio Scandinavo Mediterraneo elemento centrale dei corridoi europei) e tra questi anche **la circonvallazione di Trento.**

Il “progetto integrato”

**È nelle fasi di progressivo affinamento del progetto della circonvallazione ferroviaria di Trento che comincia a prendere forma l’idea di integrare il progetto ferroviario con i progetti di riqualificazione urbana e della mobilità per la città.**

Lo **scenario** che si è andato delineando prevede che trovando modo di realizzare una **stazione temporanea** sul tracciato della nuova linea merci e in un luogo utile per la città **la galleria merci potrà essere utilizzata temporaneamente anche per il passaggio dei treni passeggeri.**

In questo modo il tratto della linea storica che attraversa la città sarà completamente sgravato dal passaggio dei treni **garantendo così le condizioni per perseguire l’obiettivo del suo interrimento immaginato da Joan Busquets.**

Nello stesso tempo si potrà dare **soluzione al nodo dell’attraversamento** della zona centrale della città da parte della Ferrovia Trento-Malé nella sua evoluzione in **NorduS**, che consiste nel raddoppio dei binari dell’attuale ferrovia e nel suo prolungamento a sud del centro cittadino a collegare la zona del nuovo ospedale e, in futuro, il sobborgo di Mattarello, formando l’asse portante del sistema di trasporto pubblico comunale prefigurato nel Piano Urbano della Mobilità del 2010.

**Nasce così il “Progetto integrato” avvalorato dalla sottoscrizione nel 2018 di uno specifico protocollo di intesa tra RFI, Provincia e Comune di Trento, confermato e integrato nel 2019.**

Il “progetto integrato – l’interramento della linea storica

Gli approfondimenti tecnici conseguenti al protocollo confermano la compatibilità della compresenza dei binari della linea storica e della Trento-Malé/NorduS con quelli della nuova linea per le merci e la possibilità di realizzare la stazione temporanea all’ex Scalo Filzi, nella prospettiva dell’interramento del tratto cittadino della linea storica per circa 2,5 km.



## TRANSIZIONE ECOLOGICA

### Dagli interventi infrastrutturali alla rigenerazione

Il “Progetto integrato” è portatore di uno straordinario **potenziale per innescare processi di trasformazione e rigenerazione della città** e di declinarli secondo i principi della transizione ecologica in coerenza con la visione che l’Amministrazione comunale si è data già nella fase di impostazione della attuale consiliatura.

Non si tratta solo delle aree che saranno liberate dai binari ma anche delle aree limitrofe, delle aree all’intorno delle nuove fermate del NorduS, dei corridoi di riconnessione tra le parti est e ovest della città ma anche tra le parti nord e sud tramite i nuovi sistemi di trasporto collettivo e ancora delle aree esterne alla città ma potenzialmente connesse ai nuovi centri dell’intermodalità.

Nella prospettiva di una nuova concezione di accessibilità alla città vanno immaginate nuove forme di trasporto collettivo come la tranvia in fondovalle ma anche per collegare i sobborghi di collina (oggi è previsto il collegamento con Mesiano tramite ascensore inclinato ma altre potrebbero essere le applicazioni); inoltre con lo spostamento delle merci dalla linea storica si può anche immaginare un recupero di funzioni oggi apparentemente superate come quella della stazione dei treni di Mattarello

**In pratica quasi l'intero territorio urbanizzato comunale può reinterpretare il proprio futuro alla luce delle occasioni introdotte dal “Progetto integrato”.**

### Il “Metaprogetto”

Per sostenere questo percorso di rilettura del territorio è stato sviluppato uno strumento definito “Metaprogetto”.

**Il “Metaprogetto” è soprattutto un metodo che sviluppa la propria attività per fasi logiche e successive.**

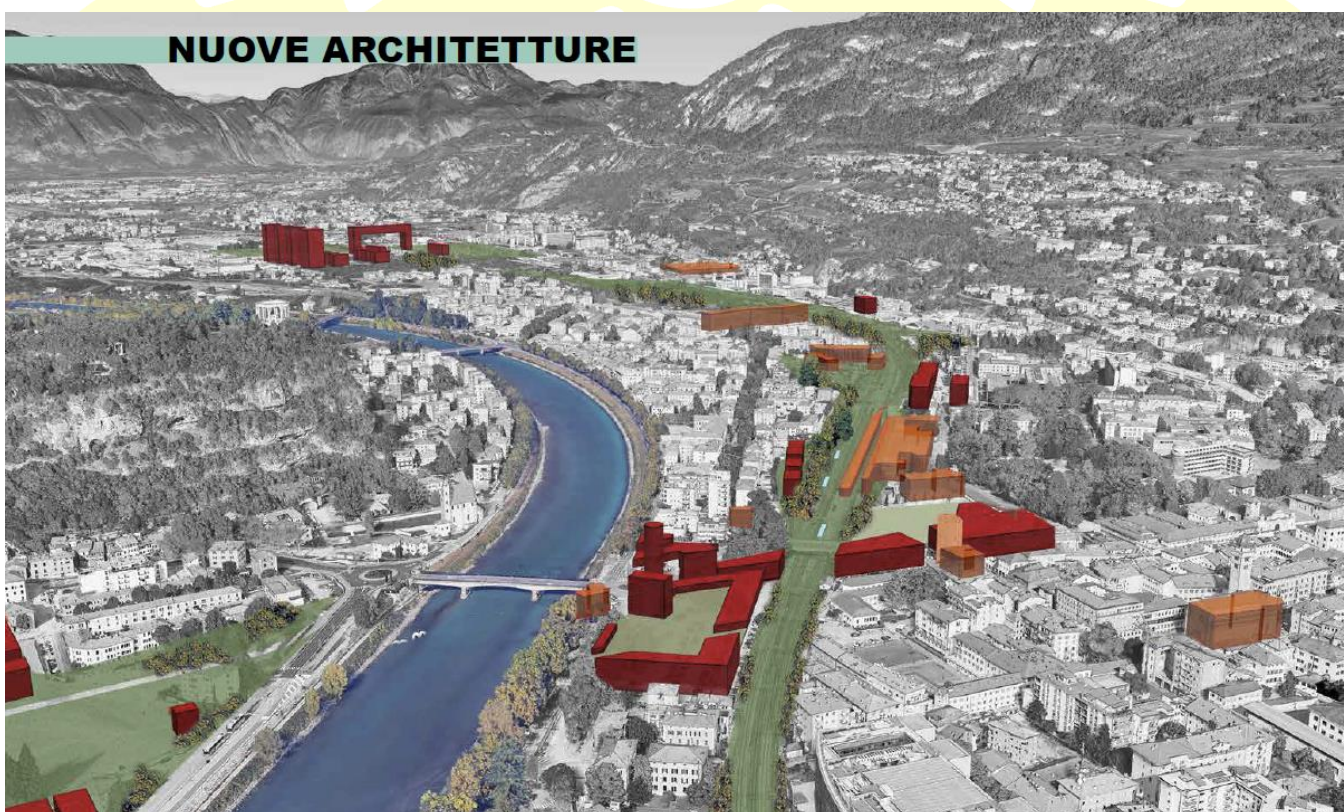
Queste sono:

- La prima azione è l’individuazione degli ambiti che prioritariamente potranno essere coinvolti e condizionati direttamente o indirettamente dal “Progetto integrato”.
- La seconda è la prefigurazione degli impatti delle possibili trasformazioni in termini di potenziale rigenerazione urbana ma anche di criticità e rischi.
- La terza è l’individuazione delle azioni e strategie per il cambiamento.
- L’attività conclusiva è quella di costruire un documento di indirizzo di progetto da consegnare alle successive attività per la sua attuazione.

La denominazione è stata cambiata di recente. Si è ritenuto più immediata la definizione Trento2030. Evoca meglio il significato di costruzione di scenari futuri per la città nella logica della transizione ecologica.

### Macro ambiti

L’individuazione degli ambiti del Metaprogetto porta a evidenziare tre raggruppamenti caratterizzati da



tematiche comuni rispetto alle relazioni con la città.

- Trento Nord:
  - o Accesso nord alla città.
  - o Viabilità e traffico.
  - o Relazione con area industriale.
  - o Recupero aree industriali dismesse.
- Trento centro:
  - o Interramento ferroviario e spazio reso libero.
  - o Relazione con il centro storico e i beni culturali.
  - o Relazione tra i quartieri/preesistenze (Muse, Piedicastello, Fiume...).
- Trento sud:
  - o Nuove grandi opere pubbliche (ospedale, area sportiva Ghiaie, San Vincenzo, uscita galleria A. C.).
  - o Connessioni verso sud e viabilità lungo l'asse centrale.

#### Ambiti

Ogni parte del territorio è stata valutata nella prospettiva delle potenzialità di rigenerazione e di connessione tra le parti.

Sono stati evidenziati 16 ambiti che meritano un approfondimento secondo il metodo descritto.

#### Le analisi

L'analisi considera la localizzazione, le relazioni (reali e potenziali) dell'area interessata con l'intorno, il contesto naturale come aree verdi e corsi d'acqua e il contesto antropico in riferimento al costruito e alle funzioni pubbliche o di particolare rilievo già presenti. È inoltre analizzato il sistema delle infrastrutture con particolare riferimento alla viabilità pedonale e ciclabile e alla rete di trasporto pubblico esistente (su gomma o su ferro).

Viene inoltre esaminata la destinazione urbanistica anche in relazione a eventuali previsioni sovraordinate allo strumento comunale e l'assetto delle proprietà.

La parte conclusiva rielabora criticamente i dati emersi dalle sezioni precedenti evidenziando tematiche che potrebbero essere considerate significative nella seconda fase del lavoro, evidenziando funzioni o relazioni che potrebbero essere rafforzate, le principali potenzialità e le eventuali possibili criticità.

#### Opportunità di rigenerazione – la tranvia a Gardolo

A titolo esemplificativo riportiamo alcuni degli ambiti affrontati riportando le possibili riletture delle condizioni attuali nella prospettiva della rigenerazione urbana.

Tra questi si sta sviluppando per esempio uno studio specifico sull'ipotesi di attrezzare la zona nord con

una tranvia che ridefinisca la gerarchia e la qualità dello spazio pubblico.

Nel caso di Gardolo, l'attuale "ferita" costituita da via Bolzano potrebbe essere rimarginata dedicando lo spazio di viabilità prioritariamente ai collegamenti pedonali, ciclabili e collettivi attrezzandola con un sistema a elevata qualità come il tram, ricomponendo un elemento divisivo, come appare la strada oggi, in un elemento inclusivo e di riferimento nelle relazioni tra le parti che compongono il sobborgo.



Via Bolzano all'altezza di Gardolo

#### Opportunità di rigenerazione – ex Atesina

Collocata in prossimità delle previste fermate del NorduS e della tranvia, l'area dell'ex Atesina di via Marconi amplifica le proprie potenzialità di nuovo luogo centrale di riferimento per la località dei Solteri, con lo sviluppo di nuove funzionalità legate alla socialità, al verde, alle attività sportive, entrando direttamente nel sistema di relazioni cittadino e quindi assumendo un ruolo anche a scala urbana. Potrebbe anche essere il punto di partenza di un nuovo collegamento a fune verso la collina est.

#### Opportunità di rigenerazione – San Martino

Marginalmente investito dagli interventi della circonvallazione ferroviaria, il quartiere di San Martino potrà sviluppare verso nord il processo di riqualificazione che lo ha investito nelle parti più prossime al centro della città con la riconquista degli spazi pubblici a favore dei cittadini e non più delle auto, anche tramite la ridefinizione delle aree dove sono previste le demolizioni degli edifici che interferiscono con la realizzazione della nuova galleria ferroviaria per le merci.

#### Opportunità di rigenerazione – torrente Fersina

Il torrente Fersina costituisce già oggi, almeno potenzialmente, quella che si definisce infrastruttura verde e blu attraversando da est a ovest l'intera città. È costeggiato da aree a parco e importanti alberate oltre che parzialmente da percorsi ciclo-pedonali. Nella parte più orientale del suo tratto urbano è prevista la partenza del collegamento con la collina di Mesiano tramite un ascensore inclinato. Alla foce, lambisce la zona dove verrà realizzato il nuovo

ospedale trentino. Nel suo corso urbano si delinea come una sorta di collettore dei percorsi nord e sud. Potenzialmente questa presenza si potrebbe riqualificare in un vero e proprio parco lineare e fluviale e di connessione con i sistemi della mobilità leggera integrando le potenziali relazioni tra diverse parti della città.

Opportunità di rigenerazione - l'area di interramento

Come detto, buona parte del territorio comunale può potenzialmente avvantaggiarsi delle valenze introdotte dal Progetto integrato ma senza dubbio **l'elemento prevalente del processo di rigenerazione è l'area centrale alla città che verrà liberata con l'interramento dei binari.**

Quest'area corrisponde **già oggi al centro intermodale** del Comune, ma non solo, per l'interconnessione tra treni (linea del Brennero, Valsugana, Trento Malé), autobus (piazza Dante e immediati dintorni quale luogo di capolinea e transito di tutte le linee urbane su gomma) e corriere (stazione mezzi delle linee extraurbane), funivia di Sardagna.

L'area è caratterizzata anche dalla presenza di una **serie di edifici di grande valore architettonico attualmente condizionati negativamente dalla presenza dei binari e dal sovrappasso ferroviario.** Si tratta della **Chiesa di San Lorenzo, di Torre Vanga, dell'edificio stesso della stazione.** Oltre a questi sono presenti anche alcuni edifici nella parte nord/ovest dell'areale ferroviario utilizzati per la manutenzione dei convogli e recentemente vincolati dalla Soprintendenza per i Beni culturali.

**L'area dei binari appare oggi come una sorta di vuoto urbano** su cui affacciano i prospetti secondari delle costruzioni limitrofe per cui lo straordinario edificio della stazione di Angiolo Mazzoni si rapporta con i mesti retri di edifici completamente privi di qualità architettonica.

La realizzazione del **sovrappasso ferroviario** di San Lorenzo della fine degli anni 30 (la stazione delle autocorriere è invece del 1953) ha risolto il problema del superamento dei binari ma **ha anche completamente cancellato lo storico rapporto tra Torre Vanga e la Badia di San Lorenzo.**

**La Badia di San Lorenzo, prima al di là del fiume e snodo del raccordo tra la città e il sobborgo di Piedicastello, appare oggi priva di contesto e compressa tra edifici e funzioni estranee in una rete di relazioni del tutto priva di significato urbano sia dal punto di vista funzionale che simbolico e appare sopraffatta dalle strutture limitrofe anche perché queste sono impostate a una quota più elevata di circa 2 metri.**

Quadro di coerenza

**Il "Metaprogetto" può essere definito anche come la costruzione di un quadro di coerenza** in cui, come le tessere di un mosaico, le diverse ipotesi di intervento, opportunamente coordinate, portano a definire uno scenario complessivo e coerente in una prospettiva di rigenerazione urbana e, come detto, secondo i principi della transizione ecologica.

**Le parole chiave di questo percorso di "costruzione del progetto" si delineano nell'evidenza che le principali leve per attivare processi di rigenerazione urbana sono la qualità dello spazio pubblico e la qualità delle connessioni:**

- spazi liberati e restituiti alla collettività anche con nuove aree verdi e percorsi ciclopedonali (High line a Manhattan)
- la valorizzazione dell'esistente anche in termini di rigenerazione sociale e ambientale
- ricucitura urbana e riconnessione dei quartieri con il potenziamento dei collegamenti
- il ridisegno degli spazi urbani
- nuove centralità anche tramite la definizione di nuovi snodi per i sistemi di mobilità pubblica e sostenibile

Transizione ecologica - Il parco lineare

Se pensiamo all'areale ferroviario della parte centrale della città liberato dai binari possiamo immaginare immediatamente un **nuovo spazio urbano in forma di parco lineare dedicato al verde, alla sosta, alla mobilità lenta, alle funzioni culturali, espositive, museali** (valorizzando in questo senso gli edifici per la manutenzione dei treni vincolati dalla Soprintendenza per i beni culturali) **e forse anche al transito della futura tranvia** (che potrebbe sfruttare quale luogo di fermata la preziosa pensilina anch'essa vincolata dalla Soprintendenza per i beni culturali).



Il parco lineare - dedicato ad attività sociali e mobilità verde

Nella logica della transizione ecologica le trasformazioni ipotizzate dovranno rendere conto in termini di somma positiva dei parametri relativi alla

mitigazione delle cause effetto dei cambiamenti climatici e delle azioni di adattamento.

#### Mobilità sostenibile e intermodalità

Le condizioni portate dal progetto integrato amplificano il ruolo di hub della mobilità della zona della stazione centrale dei treni in prospettiva integrata oltre che con bus e corriere anche con il NorduS e il collegamento verso il Monte Bondone.

Un'ipotesi che si sta approfondendo è quella di ricollocare la stazione delle autocorriere nella zona ex SIT, attuale parcheggio Canestrini. Questa idea era già stata esplorata nell'ambito degli approfondimenti progettuali per il progetto NorduS, ma nello scenario dell'interramento appare ancora più convincente nella logica di estensione e potenziamento del centro dell'intermodalità cittadina.

Questa scelta:

- migliora le condizioni di arrivo e partenza dei mezzi delle linee extraurbane
- sgrava, per la quota relativa, la zona di piazza Dante dalla pressione del traffico
- consente di ridefinire le pertinenze della Chiesa di San Lorenzo
- consente di impostare un collegamento diretto con la sponda destra del fiume e la nuova zona che si svilupperà sull'area ex Italcementi e in particolare con la partenza dell'impianto per il Monte Bondone
- permette di accogliere la fermata centrale del NorduS
- mantiene comunque un rapporto diretto con la stazione dei treni.

Il collegamento con la stazione dei treni può essere pensato come elemento progettuale qualificante sfruttando le caratteristiche tecniche dell'intervento di interramento.

Va infatti considerato che la previsione dell'interramento contempla la quota dei nuovi binari a meno 11 metri da quella attuale. Questo significa che tra i binari interrati e il piano del futuro parco lineare, rimane uno spazio di più di 3 metri, una sorta di mezzanino, che assume potenzialità straordinarie per le connessioni tra le diverse zone dell'area stazione e per il recupero di ampie superfici destinabili ad attrezzature varie.

#### La valorizzazione del patrimonio storico

Come detto lo spostamento dell'Adige e la realizzazione della ferrovia hanno alterato i rapporti storici tra importanti architetture e collegamenti della città quali il rapporto tra Torre Vanga e la Chiesa di San Lorenzo ma soprattutto la Chiesa di San Lorenzo oggi priva di rapporti sia simbolici che funzionali con il contesto in cui si situa.

Anche lo stesso edificio della stazione a cui si affianca la preziosa prima pensilina potrà essere riqualificato dalla ridefinizione del nuovo spazio urbano così come gli edifici per la manutenzione dei treni, appena a nord della stazione, recentemente vincolati dalla Soprintendenza per i Beni culturali.

#### Connessioni e rapporto città/fiume

L'eliminazione della cesura costituita dai binari apre ovviamente alla semplificazione delle connessioni est/ovest delle diverse parti della città e a un avvicinamento della città al suo fiume recuperando almeno parzialmente quel rapporto andato perduto con la rettifica del 1850.

Le connessioni ripristinabili sono molte (via Verdi, via Canestrini, via fratelli Fontana), ma **l'eliminazione dei binari consente anche di immaginare il prolungamento di via Torre Vanga verso l'Adige andando a costituire un nuovo viale di collegamento tra la città e il fiume.** Questo nuovo tratto viario consentirebbe non solo un avvicinamento della città al suo fiume ma, considerando che il tracciato sarà coincidente con il vecchio alveo, anche di **recuperare il segno di uno dei riferimenti storici perduti** con la rettifica del fiume e la realizzazione della ferrovia.

L'eliminazione del sovrappasso ferroviario e la ricollocazione della stazione delle autocorriere consentirebbero di riqualificare le pertinenze della Chiesa di San Lorenzo. Togliendo almeno le pensiline della stazione, si può immaginare **una vasta area verde che funga non solo da collegamento ciclabile e pedonale** tra il parco di piazza Dante e il Lung'Adige, transitando sull'areale ferroviario liberato dai binari, **ma anche da raccordo tra le diverse quote del terreno che costringono oggi la Chiesa in una sorta di fossa.**

La liberazione e rimodellazione dei terreni nell'area a sud della Chiesa e la previsione di una adeguata breccia nel fronte nord del nuovo viale consentono anche di recuperare il raccordo tra San Lorenzo e Torre Vanga, raccordo che prima della rettifica dell'Adige era costituito dal ponte sul fiume e univa Trento, San Lorenzo e quindi Piedicastello.

#### Collegamenti città/collina

La valenza del ricollocare la stazione delle autocorriere sull'area ex SIT deriva anche dalla possibilità che da quest'area possa partire **la prima tratta del collegamento con il Monte Bondone.** Non necessariamente la vera e propria stazione di fondovalle che potrebbe più opportunamente essere installata in destra Adige nella zona ex Italcementi, ma, sicuramente, il punto di partenza "cittadino" del sistema. L'ipotesi è che dall'ex SIT possa partire un collegamento orizzontale in quota tra la parte più elevata del nuovo edificio sull'area ex SIT e la



partenza della funivia all'ex Italcementi per il Bondone. Questo collegamento, che possiamo immaginare come un ponte coperto attrezzato con marciapiedi mobili, si **configurerebbe non solo come parte dell'impianto per il Bondone ma ancor prima come un elemento della mobilità cittadina per collegare le due sponde del fiume** (il cui attraversamento, sappiamo, è reso molto complicato dalle criticità idrauliche che lo caratterizzano) andando ad affiancarsi funzionalmente alla prevista nuova passerella ciclopedonale nella prospettiva di collegare pedonalmente e ciclabilmente le due sponde e **le nuove attrezzature previste in destra Adige: il parco, il centro espositivo, lo studentato, il grande parcheggio**. Un collegamento pedonale e ciclabile efficace tra le due sponde è condizione imprescindibile per fare dell'ex Italcementi un vero quartiere della città.

Per la sua conformazione, la città di Trento necessita sicuramente di un potenziamento dei collegamenti tra il fondovalle e i sobborghi di collina. Oltre alla funivia di Sardagna (che sarà rivisitata ma confermata nella previsione del collegamento con il Monte Bondone) e al progettato ascensore inclinato di collegamento tra la zona di viale Trieste lungo il Fersina e la collina di Mesiano, vanno considerati anche altri collegamenti in particolare verso la collina est.

#### Nuove architetture

Nella definizione degli spazi urbani le architetture sono fondamentali. L'area della stazione ferroviaria, per esempio, che è l'area più ampia tra quelle che verranno liberate dalla presenza dei binari, è definita sul lato est dal fronte dell'edificio di Angiolo Mazzoni e dalla prima pensilina; sul lato ovest, come detto, dai retri degli edifici che prospettano su Corso Buonarroti. Per la definizione di questo spazio **si rende necessaria l'integrazione di nuove quinte che lo definiscano architettonicamente**. Queste potranno svilupparsi sulle aree limitrofe della Ferrovia Trento Malé e sulle aree provinciali sul lato opposto ma anche con la costruzione di **un nuovo edificio capace di instaurare un degno dialogo architettonico con la stazione di Mazzoni**.

Anche il nuovo viale potrà essere definito architettonicamente da una serie di **fronti edificati** sia sul lato nord che sul lato sud: a nord, tramite la ridefinizione del comparto che oggi ospita l'Ostello "Giovane Europa" potendo contare sullo spazio liberato con la demolizione del sovrappasso ferroviario la cui funzione viene evidentemente meno; a sud, tramite l'edificazione sul parcheggio dell'ex SIT, dove si intende ricollocare la stazione delle

autocorriere, in allineamento con Torre Vanga e il fronte del centro storico.

L'idea progettuale del mezzanino sopra i binari potrebbe prevedere che la parte centrale venga dedicata ai collegamenti pedonali equipaggiata di marciapiedi mobili e che su questa si aprano spazi commerciali, espositivi e altri servizi come è consueto vedere e utilizzare nelle stazioni di un certo rilievo e negli aeroporti. Non solo, **nella parte in corrispondenza di San Lorenzo**, posta a quota significativamente minore rispetto al piano attuale dei binari, **il mezzanino potrebbe "affacciarsi" sul sagrato e sulle pertinenze della chiesa integrando il nuovo progetto con la storia della città**.

Anche **l'area immediatamente a nord del nuovo viale sul lato ovest della ferrovia andrà completamente ripensata dando compiutezza al corridoio verde che parte dai giardini di piazza Dante** si incunea tra l'edificio della attuale stazione autocorriere e il nuovo comparto che oggi ospita l'Ostello "Giovane Europa", si apre nelle pertinenze riconfigurate della Chiesa di San Lorenzo, attraversa l'area liberata dai binari e, in questa nuova area liberata dai distributori di carburante, **arriva ad affacciarsi al lungo fiume**. Un ulteriore tassello di ricucitura del rapporto città/fiume.

Anche questa potrebbe essere l'occasione di uno sviluppo architettonico che possa riassumere funzione e forma simbolica in coerenza con l'impostazione complessiva del progetto. Per esempio, sfruttando le sollecitazioni che provengono dalle proposte di progetti europei, potrebbe delinearsi una costruzione impostata su criteri di sostenibilità per ospitare un parcheggio per le biciclette sfruttando la localizzazione lungo il fiume a diretto contatto con la ciclabile principale che costeggiando l'Adige attraversa l'intero nostro territorio, ma nello stesso tempo integrata direttamente nel centro intermodale cittadino dell'area stazione e quindi collegata al centro storico. Noi abbiamo immaginato una torre in legno come una sorta di nuovo "landmark" della città.

#### L'areale ferroviario a nord della stazione

Le aree liberate dai binari si sviluppano anche a nord della stazione e, parzialmente, nell'area dell'ex Scalo Filzi.

**Anche per queste si rende necessaria e opportuna una ridefinizione architettonico spaziale per recuperare alla città spazi attualmente indefiniti e privi di un qualsiasi carattere urbano ma che hanno invece grandi potenzialità per connettere le diverse parti della città.**

Sia all'ex Scalo Filzi che più a nord, dove la ferrovia risale in superficie nelle aree di Trento Nord, si tratta

di reindirizzare l'insistito sviluppo nord/sud della città creando nuovi elementi di riferimento e connessioni est/ovest sfruttando la valorizzazione territoriale di cui saranno portatrici le nuove stazioni sia della ferrovia che del Nordus.

Una prima suggestione per le aree di Trento nord potrebbe essere rappresentata dalla definizione della porta nord della città attestata su una piazza sopraelevata che funga da appoggio per un sovrappasso ferroviario a connettere via Maccani con via del Brennero, integrando nuove costruzioni e spazi verdi.

#### CONCLUSIONI

Riprendendo quanto detto all'inizio, quasi l'intero territorio urbanizzato comunale può reinterpretare il proprio futuro alla luce delle occasioni introdotte dal "Progetto integrato". Come visto più specificatamente per l'area della stazione, questa reinterpretazione, nella prospettiva della riqualificazione della città, del suo patrimonio storico, del suo patrimonio culturale, del suo patrimonio ambientale, può sviluppare coerentemente ed efficacemente i principi della rigenerazione e della transizione ecologica.

Gli elementi del progetto quali:

- l'intermodalità treni / tram / autobus / corriere / funivia / micromobilità elettrica / biciclette
- le connessioni est/ovest della città
- la ricucitura del rapporto città/fiume
- le connessioni destra/sinistra Adige
- il nuovo parco lineare
- il recupero dei rapporti storico figurativi tra alcuni dei principali monumenti della città
- la valorizzazione del patrimonio storico
- i nuovi edifici terziario direzionali ma anche residenziali quali quinte dei nuovi spazi urbani
- i nuovi elementi architettonici per la città

sono precisamente orientati al processo di riqualificazione complessa e complessiva che la città si è data come obiettivo del suo prossimo futuro e contestualmente fanno intravedere le straordinarie ricadute sul territorio in termini di valorizzazione diffusa e di maggiore attrattività dell'intera città.

A sostegno di questa affermazione si possono recuperare le conclusioni dello studio del prof. Roberto Camagni del 2004 *"Valutazione dell'impatto economico territoriale dell'interramento della ferrovia nel Comune di Trento"*, che, a fronte di una stima dei costi probabilmente più che doppia rispetto all'attuale, dicevano:

*"Da quanto ottenuto dalla nostra valutazione, ci sentiamo di poter affermare che i vantaggi economici collettivi per la città di Trento, espressi dalla somma*

*dei due effetti considerati (ovvero dall'incremento dei benefici patrimoniali in termini di rendita differenziale e di rendita assoluta) possono facilmente bilanciare e superare i costi, generando un beneficio netto, in termini economici e di utilità sociale"*.

Al termine della relazione un caloroso applauso ha concluso la presentazione di Monica Baggia ed Ezio Facchin.



## Conviviale Frece Tricolori

Ospiti del Club alcuni componenti delle Frece Tricolori.

Abbiamo il piacere e l'onore di avere presenti con noi alcuni componenti di spicco delle Frece Tricolori. Dal momento in cui intoniamo l'inno nazionale, consuetudine alle Nostre conviviali, i piloti si mettono sull'attenti dimostrando un senso di appartenenza e di rispetto al di sopra di ogni dubbio.



Prendendo la parola il Comandante ripercorre la storia del corpo militare: era consuetudine, da parte dei piloti militari, nelle loro esercitazioni e in generale dai piloti durante le numerose manifestazioni aeree, effettuare delle semplici manovre acrobatiche che potevano consistere: in esibizioni singole, in coppia, o in formazione serrata nel realizzare delle figure geometriche. Di solito si trattava di figure a cuneo. Inoltre, negli anni venti e trenta presero piede alcune esibizioni circensi di acrobazia aerea con degli acrobati agganziati sulle ali degli aerei.

Nella primavera del 1928 tre piloti del 1° Stormo Caccia dell'aeroporto di Campoformido nel Friuli Venezia Giulia si esibirono in spettacolari looping (cerchi) con i biplani CR.1 e il 1 settembre 1928 fu dato il comando del 1° Stormo al ten. col. **Rino Corso Fougier**. Fougier era convinto che la tecnica dell'acrobazia aerea dovesse far parte dell'attività addestrativa di un pilota militare ma il Comando non n'era convinto. Nel luglio 1929, su indicazione di Italo Balbo, il 1° Stormo organizzò un'esibizione acrobatica col nuovo caccia CR.20 per onorare i due aviatori statunitensi del primo collegamento aereo tra il Nord America e Roma.

L'esibizione riscosse un gran successo e si decise di fondare **La prima scuola di volo acrobatico nel 1930 a Campoformido** che comprendeva all'inizio 5 aerei Fiat C.R.20 Asso. Il gruppo acrobatico venne chiamato la "Squadriglia Folle".

La prima manifestazione aerea con la Squadra Acrobatica avvenne l'8 giugno 1930 nella "Giornata dell'Ala" a Roma con tre formazioni di cinque aerei CR.20. Sull'aeroporto del Littorio si effettuò per la prima volta la famosa figura della "Bomba" eseguita da una formazione di cinque aerei per tre volte. Durante la 4° Giornata Dell'Ala del 28 marzo 1936 vi fu un felice debutto, per la prima volta, dell'aereo Fiat CR.32 del 4° Stormo in due formazioni di cinque aerei che si esibirono in sincronia. Questo aereo fu utilizzato sino al '39 e venne venduto all'estero. I piloti provenivano da diversi stormi che di anno in anno formavano le squadriglie.



Intenso fu il 1937 con piloti del 4° Stormo e alcuni del 6° Stormo impegnati in Ungheria a Budapest e poi nei campionati mondiali di acrobazia collettiva di Zurigo, mentre il 3° Stormo e il 53° Stormo ("Pattuglia Mirafiori" mentre la "Pattuglia di Campoformido" era del 1° Stormo) si esibirono in Perù, Cile e in Argentina. Le pattuglie si esibirono sino al 1939 facendo crociera e partecipando a singole manifestazioni. L'ultima esibizione all'estero fu in Germania il 23 giugno 1939 a Berlino con la Pattuglia "Aurora" detta "Gamba Di

Ferro”, così chiamata per la gamba di ferro del comandante cap. Ernesto Botto che aveva perso una gamba in battaglia. Il 1° settembre 1939 La Seconda Guerra Mondiale iniziò con l’invasione della Polonia da parte dei nazisti e furono sospese tutte le attività delle pattuglie acrobatiche. Nel giugno 1940 L’Italia entra in guerra.

Dopo la seconda guerra mondiale l’attività riprese il 1947 con la “Pattuglia della Giovinetta” che prese parte alla manifestazione di Padova con degli Spitfire del 5° e 51° Stormo e del 1° Reparto tecnico di Linate.

Da allora la pattuglia compie sempre con grandissimo successo manifestazioni in tutto il mondo.



Nel 1960 si voleva terminare la turnazione tra le varie Aerobrigate per formare la pattuglia titolare e quelle di riserva. Allora per meglio razionalizzare le risorse umane e dei mezzi, ed ottimizzare le competenze maturate nel tempo, si decise di fondare un’Unità Speciale di Acrobazia Aerea, fissa all’aeroporto di Rivolto a pochi chilometri dal prato di Campoformido. La costituzione avvenne il 1° marzo 1961 con l’arrivo alla base di Rivolto della prima nuova formazione di sei piloti (5+1 solista) della 4° Aerobrigata del Cavallino Rampante che nel 1961 era la pattuglia titolare.

Mentre il 3 marzo arrivarono gli F-86 E Sabre con l’emblema del cavallino in coda (sarebbero i Canadair CL-13 MK.IV – versione costruita in Canada del F-86 E Sabre della North American).

Il 1° maggio la prima esibizione ufficiale sull’aeroporto di Trento dell’Unità col nome di Pattuglia Acrobatica Nazionale PAN. Seguita dalla trasferta a Strasburgo in Francia il 28 maggio. Il 1° luglio ufficialmente divengono il 313° Gruppo Addestramento Acrobatico. Poiché la maggior parte dei piloti provenivano dalla Pattuglia del Cavallino Rampante si scelse come nominativo radio del reparto il "Pony".

Si predisposero due programmi di volo, uno a profilo alto da attuare in condizioni atmosferiche ottimali con la base delle nubi non inferiore a 6000 piedi (2 Km), ed uno a profilo basso per condizioni atmosferiche non buone con la base delle nubi a 400 m. Sulla fusoliera nel 1961, dapprima si mise un rombo contenente una freccia nera e in seguito la si sostituì con tre frecce bianco rosso e verde. D’allora furono chiamate “Le Frecce Tricolori” con una formazione allargata a nove aerei. Si utilizzarono gli F-86 E Sabre sino al 1963.

Il 28 dicembre 1963 le PAN furono equipaggiate con nuovi aerei di concezione e produzione nazionali: i Fiat G.91 PAN che erano la versione modificata del caccia tattico Fiat G.91. A partire dalla stagione 1966 si introduce ufficialmente il decimo aereo. Negli anni 80 e 81 vengono usati anche la versione modificata del G.91R/PAN.

Il 6 gennaio 1982 vengono consegnati alle PAN i nuovi aerei italiani dell’Aermacchi: gli MB.339 PAN. Questi aerei sono più agili dei precedenti in quanto sono nati come aerei da addestramento modificati per le esigenze particolari delle PAN e con un’avionica sempre aggiornata.

Il comandante si sofferma anche sui rapporti tra i piloti e sul fatto di essere in grado di donare sempre un’idea di gruppo forte e di insieme antepoendo l’unione e la finalità comune a quella del singolo individuo.

I rotariani si alzano numerosi a commentare ed a dimostrare il Loro affetto al corpo militare.

Un caloroso applauso ai piloti delle Frecce Tricolori conclude questa bellissima serata.

Ognuno di noi ha in cuor suo un momento in cui pone lo sguardo verso l’alto aspettando il Loro passaggio.

Il mondo si ferma e si attende il rombo dei motori e il tricolore disegnato in cielo.

Ognuno di noi porta con sé le Frecce Tricolori, un simbolo dell’Italia.

Per poter vedere le proiezioni delle Frecce Tricolori premere i seguenti link.



Filmato Frecce Tricolori proiettato nel corso della conviviale



Filmato Frecce Tricolori completo (YouTube)

## Comunicazioni

### Lettera del Governatore

**Governatore Raffaele Caltabiano aprile 2022.**  
**Siamo tutti turbati e commossi e vorremmo intervenire per porre fine a questa guerra.**

Carissime Socie e carissimi Soci,  
 iniziamo oggi il mese dedicato alla salute materna ed infantile e lo facciamo avendo davanti ai nostri occhi giovani mamme che portano in braccio o per mano i loro bambini tra macerie di città distrutte o attraversando i confini di un Paese ove hanno lasciato i loro mariti: il padre dei loro figli; siamo tutti turbati e commossi e vorremmo intervenire per porre fine a questa guerra. Papa Francesco ha detto pochi giorni fa "La guerra non può essere qualcosa di inevitabile. Non dobbiamo abituarci alla guerra, dobbiamo invece convertire lo sdegno di oggi nell'impegno di domani perché se da questa vicenda usciremo come prima saremo in qualche modo tutti colpevoli". Dobbiamo mettere in pratica il suo pensiero, operare per realizzare i principi rotariani che ripudiano la guerra ed operano per costruire relazioni amichevoli tra i popoli. Più volte quest'anno ho voluto ricordare quanto sia importante il rispetto e la tolleranza che è alla base del nostro operare come rotariani, oggi dobbiamo farle diventare le nostre bandiere e far sì che siano ben visibili e che sotto queste bandiere uomini e donne si ritrovino ed operino con impegno per cambiare l'umanità. Può sembrare velleitario ma noi siamo convinti di poter cambiare il mondo, lo abbiamo fatto, lo stiamo facendo e lo faremo in tante parti della terra, dedichiamoci dunque ad un nuovo grande service che cancelli definitivamente la più grande malattia che affligge l'umanità: la guerra!

Vostro Governatore  
 Raffaele Caltabiano



## Aiuti all'Ucraina

Programma Rotary for Peace.



Obiettivo del programma è consolidare la "catena rotariana" ricevendo le richieste dal Distretto Ucraino 2232 e tramite il Distretto D2242 Romania – Moldavia consegnare i beni raccolti direttamente ai Club dell'Ucraina che li hanno richiesti.



Il programma è suddiviso in otto aree di intervento.

- Donazioni:
  - o A - Donazioni in denaro.
  - o B - Donazioni medicinali.
  - o C - Donazioni apparati medicali.
  - o D - Donazioni beni vari alimentari.
  - o E - Donazioni beni vari vestiario.
- Accoglienza:
  - o F – Alloggi.
  - o G - Offerte lavoro.
  - o H - Corsi lingua italiana.

#### A - DONAZIONI IN DENARO da eseguire attraverso:

- Rotary Foundation con versamenti al 'Fondo Risposta ai disastri' al seguente link <https://my.rotary.org/it/disaster-response-fund>
- Rotary Distretto 2060 con versamenti alla Onlus. Progetto Rotary - Distretto 2060 – ONLUS  
 Codice Fiscale: 93150290232  
 Via Piave nr. 200-202 - 30171 Mestre (VE)  
 eMail: [rotary2060onlus@libero.it](mailto:rotary2060onlus@libero.it)  
 Coordinate bancarie:  
 Banca Prossima – Gruppo San Paolo  
 Iban IT30 2030 6909 6061 000000 12659  
 Causale: Progetto UCRAINA2022

Riferimento: Segreteria Distretto 2060 sig.ra Franca.  
 eMail: [segreteria2021-2022@rotary2060.org](mailto:segreteria2021-2022@rotary2060.org)  
 Telefono: 353 4239913.

#### B - DONAZIONI MEDICINALI

Riferimento: Simona Pinton RC Padova Euganea  
 Lucia Crapesi RC Monfalcone-Grado

#### C – DONAZIONI APPARATI MEDICALI

Riferimento: Simona Pinton RC Padova Euganea  
 Stefano Calabro RC Feltre

**D - DONAZIONI BENI VARI ALIMENTARI**

**E - DONAZIONI BENI VARI VESTIARIO**

La raccolta è organizzata nell'ambito del programma



Le consegna delle donazioni deve essere eseguite presso l'HUB centrale.

**INDIRIZZO**

**Caserma PREALPI SOCCORSO ONLUS** - Pubblica Assistenza e Protezione Civile  
Via A. Meucci, 2/C. 31029 Vittorio Veneto TV

**ORARI DI CONSEGNA HUB SECONDARI/ZONALI → HUB CENTRALE**

MARTEDÌ - dalle 17.00 alle 19.00

GIOVEDÌ - dalle 18.00 alle 20.00

SABATO - dalle 11.00 alle 14.00

	SABATO	MARTEDÌ	GIOVEDÌ	SABATO
<b>MARZO</b>	<b>26</b>	29	31	
<b>APRILE</b>	<b>16</b>	19	21	
<b>MAGGIO</b>	<b>14</b>	24	26	
<b>GIUGNO</b>		21	23	25

Il materiale verrà imballato presso l'HUB centrale.

**F – ALLOGGI**

Riferimento: Nicoletta Duodo RC Treviso Terraglio.

**G - OFFERTE LAVORO**

Riferimento: Antonio Abate RC Bolzano.

Per maggiori dettagli contattare:

- Segreteria del Distretto 2060
- Segreteria RC Trento - Giuseppe Angelini

**Giornata mondiale autismo**

02 aprile 2022 si è svolta la giornata mondiale per l'autismo.

Il 2 aprile di ogni anno rappresenta la giornata mondiale per l'autismo e in questa giornata di sensibilizzazione i genitori di bambini/e e ragazzi/e autistici vi invitiamo a sostenerci con il 5 x 1.000.

Il 2 aprile ricorre ogni anno

**LA GIORNATA MONDIALE PER L'AUTISMO.**

L'associazione Genitori Soggetti Autistici del Trentino Onlus (AGSAT) è impegnata fin dalla sua nascita (1999) a fornire interventi e servizi per migliorare le condizioni di vita delle persone affette da autismo. In questa giornata di sensibilizzazione dell'autismo noi genitori di bambini/e e ragazzi/e autistici vi invitiamo a sostenerci con il

**5x1000**



Parete sensoriale realizzata con il contributo Rotary Club Sezione Trento.

**Donare fa bene a chi dona!**

Per donare il tuo 5x1000 basta indicare il codice fiscale di AGSAT 92014040221 oppure con un versamento sul nostro con corrente all'IBAN IT96K0830401841000041314039.

Il vostro aiuto è prezioso. GRAZIE!

Ulteriori informazioni su AGSAT sul sito [www.agsat.org](http://www.agsat.org)



## Alta Formazione Roncegno

Incontro di consegna delle borse di studio mercoledì 23 marzo 2022.

L'Inner Wheel Club di Trento e i Club Rotary Trento, Trentino Nord, Valsugana insieme per la consegna delle borse di studio presso l'Istituto d'Alta Formazione Professionale di Roncegno.

Nell'Istituto d'Alta Formazione Professionale di Roncegno il valore dell'ospitalità, l'arte dell'accoglienza e lo spirito di servizio sono da sempre di casa. Che sia un viaggio di lavoro o di piacere, gli studenti sanno benissimo che le aspettative degli ospiti, quando raggiungono la propria meta, sono indubbiamente la qualità della struttura ricettiva, il buon cibo rappresentativo delle tradizioni enogastronomiche del territorio ospitante, ma anche l'arte dell'accoglienza.

In questa realtà ci siamo piacevolmente immersi grazie a Giuliana Sbafo Pintarelli - Past President dell'Inner Wheel Club di Trento - che, in piena emergenza sanitaria, nel corso del suo anno di presidenza 2021/2022, è infatti abilmente riuscita a coinvolgere i Club Rotary Trento, Trentino Nord e Valsugana proponendo loro la "adozione" di alcuni pannelli decorativi aventi come tema la "ruota" e la "rosa", rispettivamente simbolo e fiore rappresentanti l'Inner Wheel. I pannelli erano stati realizzati nel 2018 su commissione dell'allora Governatrice del Distretto 206 - Daniela Sighel Ioriatti - in occasione di un service promosso in favore dagli studenti dell'Istituto delle Arti "A. Vittoria" di Trento, nell'ambito dell'alternanza scuola - lavoro, come parte integrante dei percorsi di istruzione in qualità di Partner esterno. L'adozione dei pannelli è stata finalizzata al reperimento delle risorse necessarie per assegnare alcune borse di studio in favore di altri studenti, questa volta della Scuola di Alta Formazione di Roncegno Terme, quale riconoscimento al merito e all'impegno profuso dagli stessi nello studio.

Grazie alla collaborazione e disponibilità del Riccardo Postai - socio del Club Rotary Valsugana nonché ex docente presso la scuola - i quattro pannelli "adottati" sono stati elegantemente collocati all'interno della scuola stessa impreziosendone i suoi interni.

Dietro ogni studente si celano storie diverse, esigenze, aspirazioni, sogni, emozioni, ma anche delusioni che rischiano talvolta di tradursi in rassegnazione e sfiducia. Compito degli adulti è quello di diffondere la speranza delle nuove generazioni stimolando quelle energie e quegli ideali che solo i giovani sono capaci di nutrire e coltivare se

adeguatamente sostenuti, formati, responsabilizzati nonché supportati nella pianificazione dei loro progetti e nel perseguimento dei loro desideri.

Le borse di studio consegnate - frutto di questo comune progetto in pieno spirito innerino e rotariano - rappresentano un modo efficace e pragmatico per sostenere i giovani studenti che, con le conoscenze e competenze acquisite fra i banchi di scuola, ancora una volta si sono sapientemente messi alla prova all'interno del ristorante didattico "Sensi", trasformando una scuola "tradizionale" in un'innovativa impresa "virtuale" dove professionalità, competenza, bravura ed impegno la fanno da padrona, alla scoperta di abbinamenti, pietanze e servizi da 10 e lode!

Da 10 e lode è stato infatti il menù che abbiamo degustato in occasione della consegna delle borse di studio che, a causa del Covid-19, non era stato ancora possibile consegnare.

Ideato dallo chef stellato Edoardo Fumagalli della "Locanda Margon" di Trento, e dallo stesso sapientemente insegnato con maestria agli studenti, il menù proposto ci ha consentito non solo di apprezzare la prelibatezza delle portate ma anche di realizzare come il nome "Sensi", prescelto per il ristorante didattico, realizzi appieno il suo obiettivo.

La **vista** consente infatti di ammirare l'estetica ed il "bello" di tradizione greca di ogni piatto. L'**olfatto** di apprezzarne gli aromi ed i profumi che contribuiscono ad esaltarne la bontà. L'**udito** rinvia alla convivialità ed alla piacevolezza del conversare con i propri commensali. Il **gusto** di perdersi nei piaceri della tavola di romana memoria. Infine il **tatto** consente sorprendentemente di regalare delle emozioni.



E' stato un indubbio rinnovato piacere per l'Inner Wheel Club di Trento ed il Club Rotary Valsugana che già da alcuni anni assegnano delle borse di studio agli studenti della scuola. E' stata invece una piacevole sorpresa ed una sorprendente novità per gli altri Club Rotary che confidiamo possano in futuro perorare questa stessa causa.



I ragazzi premiati

Complimenti meritati a tutti gli studenti. E' da anni ormai che ci coccolate ed è sempre con rinnovato piacere che torniamo nel vostro Ristorante "Sensi"!

Angela Mazza Colella

Presidente IW Club di Trento 2021/2022

## Rotary dal Web

Riferimenti a comunicazioni degne di nota da parte del Distretto e del Rotary International.

Newsletter del Governatore 2060 [clicca QUI](#)

Lettere Governatore 2060 [clicca QUI](#)

Eventi del Distretto 2060 [clicca QUI](#)

Rotary Oggi [clicca QUI](#)

Rotary Magazine Italia [clicca QUI](#)

News e attualità [clicca QUI](#)

Voci del Rotary [clicca QUI](#)

Rotary Leader [clicca QUI](#)

Rotary Virtual Reality [clicca QUI](#)

Piano di azione RI [clicca QUI](#)

Rotary per il lavoro [clicca QUI](#)