

COMUNE DI TRENTO



VERSO IL NUOVO PIANO URBANISTICO

2

**PROGRAMMA URBANISTICO
DI STRUTTURA GENERALE**

Trento, novembre 2001

Il Programma urbanistico di struttura generale è un'elaborazione di

Alberto MIONI

che nella stesura si è avvalso degli studi e degli approfondimenti compiuti da Renato BOCCHI e Joan BUSQUETS

con la collaborazione di

Bruno ZANON, Luisella CODOLO, Giuliano STELZER, Andrea MICHIELIN e Massimo IMPARATO

con

Paolo CELVA, Cristina FERRAZZA, Paolo GARDINI, Maria Cristina MARTINELLI, Graziano OSS PINTER, Denise TAPPARELLI e Olindo VIMERCATI del Servizio Urbanistica

e con l'apporto dell'Ufficio Sistemi e informatica distribuita sul territorio

Indice

PARTE PRIMA - INQUADRAMENTO

1. Una nuova impostazione della pianificazione urbanistica comunale

- 1.1. Dal Documento programmatico 2000 al Programma urbanistico di struttura 2001
- 1.2. Perché una nuova impostazione, e quale
- 1.3. I primi passi compiuti e quelli da compiere

2. Il Programma urbanistico di struttura generale

- 2.1. Funzione e natura del Programma
- 2.2. I punti d'appoggio, i riferimenti e le interfacce
- 2.3. Gli elementi del Programma

PARTE SECONDA - LE INDICAZIONI GENERALI

3. Il quadro attuale

- 3.1. Trento alla soglia del XXI secolo
- 3.2. Il popolamento e l'edilizia residenziale
- 3.3. Il sistema produttivo
- 3.4. Il sistema della mobilità
 - 3.4.1. I problemi sul tappeto
 - 3.4.2. Le azioni fin qui svolte e le scelte già compiute

4. Le questioni affrontate e le scelte di fondo del programma

- 4.1. I risvolti urbanistici della qualità della vita
- 4.2. I modelli spaziali di riferimento e gli indirizzi generali di progettazione urbana in chiave ambientale
- 4.3. Il disegno infrastrutturale: l'architettura generale della maglia stradale e l'ipotesi di interrare la ferrovia
- 4.4. Indirizzi e lineamenti per gli Studi-quadro
 - 4.4.1. Individuazione degli Studi-quadro
 - 4.4.2. Indirizzi per lo SQ dell'asta dell'Adige
 - 4.4.3. Indirizzi per lo SQ del quadrante Nord
 - 4.4.4. Lineamenti per il futuro SQ della zona collinare
 - 4.4.5. Lineamenti per il futuro SQ del Bondone

PARTE TERZA - INDIRIZZI PER IL NUOVO PRG

5. Indirizzi attinenti il sistema insediativo

- 5.1. Introduzione
- 5.2. L'abitato misto prevalentemente residenziale
- 5.3. I distretti specializzati per particolari attività economiche
- 5.4. I grandi equipaggiamenti territoriali di progetto
- 5.5. Il sistema del verde

6. Indirizzi attinenti il sistema infrastrutturale

- 6.1. Introduzione
- 6.2. Gli interventi stradali di progetto
- 6.3. Gli interventi ferroviari di progetto
- 6.4. L'aeroporto

7. Indirizzi attinenti la tutela dei luoghi

- 7.1. Introduzione
- 7.2. I valori ambientali
- 7.3. I valori storico-culturali
- 7.4. Le unità ambientali e paesaggistiche
- 7.5. Le situazioni ambientali critiche

APPENDICE

Considerazioni sul PRG vigente

Indice

PARTE PRIMA - INQUADRAMENTO

1. Una nuova impostazione della pianificazione urbanistica comunale

- 1.1. Dal Documento programmatico 2000 al Programma urbanistico di struttura 2001
- 1.2. Perché una nuova impostazione, e quale
- 1.3. I primi passi compiuti e quelli da compiere

2. Il Programma urbanistico di struttura generale

- 2.1. Funzione e natura del Programma
- 2.2. I punti d'appoggio, i riferimenti e le interfacce
- 2.3. Gli elementi del Programma

PARTE SECONDA - LE INDICAZIONI GENERALI

3. Il quadro attuale

- 3.1. Trento alla soglia del XXI secolo
- 3.2. Il popolamento e l'edilizia residenziale
- 3.3. Il sistema produttivo
- 3.4. Il sistema della mobilità
 - 3.4.1. I problemi sul tappeto
 - 3.4.2. Le azioni fin qui svolte e le scelte già compiute

4. Le questioni affrontate e le scelte di fondo del programma

- 4.1. I risvolti urbanistici della qualità della vita
- 4.2. I modelli spaziali di riferimento e gli indirizzi generali di progettazione urbana in chiave ambientale
- 4.3. Il disegno infrastrutturale: l'architettura generale della maglia stradale e l'ipotesi di interrare la ferrovia
- 4.4. Indirizzi e lineamenti per gli Studi-quadro
 - 4.4.1. Individuazione degli Studi-quadro
 - 4.4.2. Indirizzi per lo SQ dell'asta dell'Adige
 - 4.4.3. Indirizzi per lo SQ del quadrante Nord
 - 4.4.4. Lineamenti per il futuro SQ della zona collinare
 - 4.4.5. Lineamenti per il futuro SQ del Bondone

PARTE TERZA - INDIRIZZI PER IL NUOVO PRG

5. Indirizzi attinenti il sistema insediativo

- 5.1. Introduzione
- 5.2. L'abitato misto prevalentemente residenziale
- 5.3. I distretti specializzati per particolari attività economiche
- 5.4. I grandi equipaggiamenti territoriali di progetto
- 5.5. Il sistema del verde

6. Indirizzi attinenti il sistema infrastrutturale

- 6.1. Introduzione
- 6.2. Gli interventi stradali di progetto
- 6.3. Gli interventi ferroviari di progetto
- 6.4. L'aeroporto

7. Indirizzi attinenti la tutela dei luoghi

- 7.1. Introduzione
- 7.2. I valori ambientali
- 7.3. I valori storico-culturali
- 7.4. Le unità ambientali e paesaggistiche
- 7.5. Le situazioni ambientali critiche

APPENDICE

Considerazioni sul PRG vigente

PARTE PRIMA - INQUADRAMENTO

1. UNA NUOVA IMPOSTAZIONE DELLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE

1.1. Dal Documento programmatico 2000 al Programma urbanistico di struttura

La determinazione di dover rimettere mano al piano regolatore vigente a Trento, nato nel 1989, è maturata nel corso dei due anni passati. Fin dal suo insediamento la nuova Amministrazione comunale si è impegnata a formare e adottare una Variante che - come si pensava all'inizio - avrebbe dovuto focalizzarsi principalmente sul recupero di due aree produttive dismesse - la ex Michelin e il delicato complesso ex Sloi-Carbochimica nel quadrante settentrionale di Trento - e sugli adempimenti richiesti per l'attuazione del nuovissimo PRUSST. Ma di fronte a un gran numero di altre questioni altrettanto rilevanti e urgenti, aperte sia negli stessi distretti che altrove e di varia natura e portata (Ospedale, Carcere giudiziario ecc.), e in vista di una successiva revisione dell'intero PRG, si è poi ritenuto che tale Variante dovesse essere inquadrata in un'ottica più ampia. Molto correttamente, l'idea che ha preso corpo è stata dunque quella di stabilire anzitutto gli elementi portanti del futuro PRG sui quali la Variante¹ potesse appoggiarsi. Allo scopo il primo intento dell'Amministrazione è stato quello di compiere uno studio preliminare rivolto a vagliare i principali problemi urbanistici sul tappeto e a ordinarli per delineare delle soluzioni generali coerenti, proprio come si usa fare in molte importanti città italiane in casi del genere.

Iniziato nell'autunno del 1999 e intitolato **Verso il nuovo piano urbanistico - Documento programmatico**, questo studio si è svolto presso il Servizio urbanistica municipale con la consulenza di Renato Bocchi, Alberto Mioni e Bruno Zanon ed è stato consegnato nel luglio del 2000. La Giunta comunale lo ha quindi discusso, valutato con sostanziale apprezzamento, diffuso. Nei mesi successivi l'assessore Alessandro Andreatta si è assunto il compito di formalizzare le considerazioni dell'Amministrazione nel merito di questo minuzioso repertorio di temi, problemi e proposte. Il risultato di tale lavoro, insieme ad altre proposizioni, è stato il suo **Documento di indirizzo** per la redazione della Variante, il quale è stato portato in discussione nel Consiglio comunale. L'approvazione del Consiglio, avvenuta nel febbraio 2001, ha infine dato alle indicazioni del Documento di indirizzo e alle idee di quello programmatico 2000 che erano state

accolte dalla Giunta il valore di effettive direttive tecnico-politiche per gli adempimenti successivi.

Conformemente a tali direttive, il presente **Programma urbanistico di struttura generale (PUSG)** sviluppa lo studio svolto l'anno scorso e ne precisa le proposizioni. Come tale esso è un secondo passo, più deciso, nella medesima direzione: appunto **verso il nuovo piano urbanistico**.

1.2. Perché una nuova impostazione, e quale

Il Documento programmatico 2000 compie una diagnosi generale della situazione urbanistica in atto e propone una sorta di terapia in vista della revisione del PRG. In proposito, tra altre cose, esso auspica una **nuova impostazione della pianificazione urbanistica comunale**, della quale suggerisce una certa sceneggiatura. Poiché il PUSG si colloca proprio in tale scenario, è necessario richiamare sinteticamente le ragioni esposte nel Documento programmatico 2000 a favore di questa ipotesi. L'argomentazione - sempre valida - è riassumibile come segue²:

- a prescindere dall'insorgere delle nuove problematiche, l'attuale "attrito" tra Trento e il PRG vigente discende dall'impossibilità di governare efficacemente il divenire della configurazione della città, oggi ritenuta insoddisfacente, affidandosi soltanto al linguaggio indifferenziato e rigido di uno strumento del genere. Occorrono invece modalità di progettazione e gestione dei processi urbani più complesse e articolate, le quali richiedono una diversa e più adeguata strumentazione tecnica³;

- molti importanti problemi urbanistici sul tappeto trascendono la possibilità di essere affrontati senza una valutazione complessiva, un inquadramento generale di tipo propriamente strategico, ampio e lungimirante. Naturalmente, questo inquadramento deve avvenire prima di dar loro una soluzione di tipo "regolamentativo", cioè prima di formalizzare il nuovo PRG;

- occorre che la strumentazione urbanistica sia in ogni momento stabile nelle sue scelte basilari di lunga durata, e tuttavia relativamente elastica in quelle di carattere attuativo,

¹ Variante che nel gergo corrente è stata spesso chiamata "anticipatoria" della revisione generale.

² Per i dettagli vedi Documento programmatico 2000: Introduzione, capitolo 7 e Appendice.

³ Questo tipo di carenza è congenito in tutti i PRG tradizionali, che si devono necessariamente limitare a pochi ed elementari aspetti della realtà urbana e che sono intrinsecamente tanto "rudimentali" quanto insufficienti, costretti come sono a fornire certezze giuridiche solo ipotetiche e comunque sempre inadeguate di fronte alle infinite fattispecie di comportamento dei vari attori in campo, e in particolare alle esigenze di quelli che sono i maggiori portatori di innovazione. Non basta dunque fare un piano regolatore nominalmente nuovo ma costituito di fatto come quello vigente, la cui effettiva attuazione - affidata allo svolgimento degli eventi successivi, sempre più complessi - si rivela regolarmente impossibile, perché è impossibile che una

più condizionate dal divenire non solo della realtà locale, ma soprattutto del contesto generale in cui Trento si colloca. Bisogna dunque integrare e far convivere la strategia urbanistica, la quale appartiene alla città nel senso più lato, sia con le tattiche delle amministrazioni via via in carica, sia con le logiche dei diversi attori pubblici e privati che si muovono quotidianamente sulla scena, ciascuno con le proprie razionalità e con i propri interessi⁴;

- le nuove prospettive e attese circa la prossima "missione" di Trento appaiono almeno in parte alternative, il che impone di inventare modalità di pianificazione che consentano lo sviluppo armonioso e consonante di modelli urbani relativamente diversi, assicurando però al contempo la loro integrazione entro una configurazione fisico-funzionale organica della città. Tali modalità devono consentire di pianificare su più tonalità e/o con tabelle diverse a seconda dei luoghi e dei temi affrontati: qua per progetti, altrove per regolamenti, in altri campi con disposizioni cogenti, in altri ancora con indicazioni di indirizzo, ora dandosi scadenze precise, ora invece senza porsi termini di tempo;

- considerando prioritariamente i temi della qualità spaziale del sistema insediativo e ambientale, la pianificazione urbanistica può e deve essere articolata secondo le diverse caratteristiche dei luoghi e delle questioni da affrontare, con diverse gradazioni di scala e ammettendo percorsi nei due sensi tra l'una e l'altra. Pertanto essa si deve giovare non di un solo registro, ma di tanti quanti sono sia gli ambiti ai quali si applica - spazi operativi omogenei dal punto di vista storico-geografico, delle tipologie insediative, delle tematiche e problematiche urbanistiche presenti e dei loro processi evolutivi - sia le rispettive scale⁵;

- se strategia e tattiche insediative, cioè funzionali e spaziali, comportano differenti modalità di concezione, formazione e attuazione, anche le rispettive validazioni politiche devono aver modo di manifestarsi in modo distinto, applicandosi a scelte che ora possono formalizzarsi come piani, ora come studi, ora come programmi⁶;

municipalità riesca a indirizzarli esattamente nella direzione voluta e nel modo previsto mediante la sola zonizzazione e una serie di prescrizioni normative di carattere quasi esclusivamente legale.

⁴ Negli ultimi sette anni il Comune ha ricevuto mediamente 100 richieste di modifica al PRG ogni anno (vedi Appendice).

⁵ Nel territorio comunale di Trento non esistono dovunque le medesime dinamiche e le stesse prospettive e/o necessità di trasformazione dello stato di fatto esistente: diverse parti della città, delle frazioni, degli spazi aperti, del sistema infrastrutturale e di quello ambientale rappresentano valori da conservare o preservare con particolare cura, da non modificare se non per ricondurle a condizioni migliori delle attuali, mentre altre richiedono interventi importanti e anche radicali di cambiamento; diversi elementi vanno valorizzati migliorando ancora di qualcosa un assetto distrettuale o di quartiere ormai consolidato ma pure (forse) non del tutto soddisfacente, mentre altri siti sono passibili solo di interventi locali di ri-adattamento, di riassetto, di completamento; e così via. Lo stesso vale per le componenti a rete del sistema insediativo: le infrastrutture, gli equipaggiamenti urbani o di quartiere ecc.

⁶ La strategia generale della trasformazione (o se si preferisce dello sviluppo) va decisa fortemente e concordemente - in termini per così dire statutari - dal Comune, che vi si attesterà a tempo indeterminato e cioè finché non emerga e si affermi, con uguali vigore e convinzione, un'altra strategia altrettanto condivisa e comunque da formalizzare come la prima. Invece la natura stessa delle tattiche urbanistiche implica per un

- gli strumenti della pianificazione urbanistica comunale devono correlarsi efficacemente alle molteplici politiche di settore che intersecano il territorio trentino: grandi infrastrutture, sistemi di mobilità, equipaggiamenti e attrezzature alle varie scale e con vari contenuti (scuola-università-cultura, sanità, pubblica amministrazione, commercio, aree produttive e servizi, ecc.). A tal fine dei provvedimenti urbanistici di tipo programmatico si prestano assai meglio di un PRG "regolamentativo".

Muovendo da tali assunti, il Documento programmatico 2000 propone di innovare l'attuale impostazione dell'urbanistica trentina sulla scorta di quanto si è fatto o si sta facendo in parecchie altre località italiane. Secondo quello studio, in sintesi, la nuova impostazione dovrebbe:

- avvalersi di una **strumentazione modulata** a seconda dei contesti e delle circostanze locali sulle quali si tratta di prendere delle decisioni⁷;
- affrontare con **ottiche diverse** i vari gradi di possibile o necessaria trasformazione urbanistica, in particolare se si tratta di regolare cambiamenti molto importanti, modesti o addirittura nessuno;
- distinguere **distinti campi metodologici** anche sotto il profilo della "durata" delle azioni da intraprendere, e cioè quello strategico o "strutturale" delle decisioni urbanistiche a lungo termine e quello tattico delle decisioni operative e di dettaglio destinate a essere presto realizzate⁸;

verso la massima flessibilità, per l'altro tempi e impegni precisi di esecuzione (cioè controllabili a fondo e possibilmente brevi) e soprattutto azioni verificabili in termini di fattibilità economica e alla luce di ogni genere di impatto o ricaduta, in particolare di tipo legale.

⁷ Le azioni urbanistiche richieste per conformare l'assetto insediativo, ambientale, infrastrutturale, fisico-funzionale al desiderato sviluppo più complessivo di Trento (sviluppo socioeconomico, socioculturale, civile insomma) possono andare dal massimo mutamento di una situazione alla non-alterazione assoluta di un'altra, con una vasta gradazione di modalità intermedie fra le quali si collocano tipicamente quelle riguardanti alcune limitate modifiche locali e tutte le azioni regolamentative dei processi urbanistico-edilizio per così dire "metabolici" correnti, i quali richiedono solo una corretta gestione quotidiana dei singoli interventi, a sua volta in parte generale e in parte specifica di ciascuna situazione, qui molto minuziosa e là meno.

⁸ Benché le une e le altre perseguano - ma in modo e con metodi diversi - quella migliore qualità insediativa che più interessa, alcune indicazioni devono avere una lunga prospettiva, altre una prospettiva breve o brevissima, altre ancora sono intrinsecamente di genere a-temporale. Combinando la rilevanza delle trasformazioni prefigurate con il loro scenario temporale (e politico) bisogna far convergere - senza però confonderle - da una parte le scelte di "lunga durata" su alcune questioni di fondo e di ampia prospettiva, quelle più decisive e impegnative dove convergono esigenze collettive irrinunciabili, indirizzi e obiettivi non locali o settoriali bensì generali, condivisi in quanto tali, dove l'intera comunità si riflette a grande scala impegnandosi sì responsabilmente, ma in modo necessariamente corale e quindi tanto impersonale quanto di fatto generico; e dall'altra parte le decisioni riguardanti scadenze ravvicinate, che invece coinvolgono azioni ben circoscritte e precisi soggetti privati e pubblici, con le rispettive attribuzioni e responsabilità, e nelle quali di norma gli obiettivi e le esigenze sono circoscritti, prevalentemente di interesse locale e comunque più personalizzati.

- essere efficace in quanto **flessibile**, il che significa che le indicazioni del piano devono ammettere delle alternative, naturalmente compatibili con quella struttura generale che va assunta statutariamente quale riferimento di base;
- fornire a chi decide e a chi interviene dei precisi **indirizzi di tipo progettuale**, quali risultato di appositi studi, esplorazioni o sondaggi preliminari inerenti le configurazioni fisico-funzionali che dovranno poi essere sancite dal linguaggio regolamentativo del piano.

La nuova impostazione nella quale si colloca il PUSG è esattamente quella delineata dal Documento programmatico 2000 e adombrata nel Documento di indirizzo 2001, nonché confermata dai successivi provvedimenti di incarico per la sua messa in atto.

I concetti-chiave che la ispirano sono due:

- **prefigurazione di un determinato assetto a lungo termine della città**, una "struttura urbanistica" da esplicitare mediante un apposito provvedimento;
- introduzione di una **gamma articolata di strumenti progettuali**, tale da poter appoggiare le indicazioni di carattere regolamentativo a verifiche preliminari di tale natura.

In ordine a tali concetti la nuova impostazione contempla dunque **due distinti livelli di esercizio dell'azione urbanistica municipale**, i quali comportano altrettante modalità di approccio. Al primo livello sono ascritti i compiti afferenti alla visione lungimirante, che è elastica e rifiuta di essere cristallizzata mediante codificazioni normative, e tutto ciò che vale come "indirizzo", "criterio" o "direttiva". Al secondo invece quanto comporta la "esecuzione" e la "gestione" di tali indirizzi, ovvero le indicazioni operative con i loro precisi contenuti tecnico-legali. Questa distinzione ha rilevanti risvolti in termini di diritto in quanto solo all'interno del secondo livello compaiono e acquistano reale consistenza le disposizioni in fatto di regime dei suoli e di prescrizioni sull'attività edificatoria⁹.

In questo quadro il nostro **PUSG** si pone appunto quale provvedimento innovativo del primo livello, e cioè di inquadramento d'insieme del futuro urbanistico desiderato dal

⁹ Va ricordato che la funzione propria di tutti gli strumenti urbanistici, qualunque sia il livello dell'azione nel quale si inscrivono, è di indirizzare e governare le trasformazioni degli assetti formali e funzionali esistenti. E qui è bene e utile distinguere che a Trento, come dappertutto, si presentano di fatto due circostanze: da una parte c'è infatti il continuo metabolismo dei sistemi insediativi e ambientali, la cui dinamica quotidiana, se non prospetta metastasi o pericolose mutazioni genetiche dell'organismo complessivo esistente, non crea problemi sostanziali; e dall'altra ci sono gli interventi che invece implicano trasformazioni estremamente rilevanti (per entità, per complessità, per natura degli effetti indotti) e che dunque vanno accuratamente programmati in quanto tali, tenendo conto dei problemi previsionali e gestionali che essi comportano. Si ritiene che entrambe le circostanze vadano tenute presenti nel Piano regolatore, ma con modalità distinte in quanto la prima rientra nella fattispecie della gestione tecnico-urbanistica corrente, mentre la seconda

Municipio. Esso è rivolto a fornire la prospettiva a lungo termine ovvero gli indirizzi urbanistici generali e i criteri cui si ritiene vada ispirata la formazione del futuro PRG e di quanto lo correderà per l'attuazione, ma **non contiene disposizioni normative o regolamentative con immediate ricadute sui diritti di terzi**, e in particolare **non comporta uno zoning** per così dire ufficiale. Pertanto la sua approvazione costituisce soprattutto un impegno politico della comunità circa le conseguenti, future decisioni urbanistiche di fondo o "strutturali" della città e del territorio, senza però produrre effetti diretti in termini di diritti o divieti alla edificazione, di alterazione delle capacità edificatorie attuali e dei valori fondiari, di limitazioni circa l'uso degli immobili, di vincoli preordinati alla espropriazione ecc.

Come dispone la legislazione provinciale in vigore, tali aspetti competono invece sempre al **PRG "tradizionale"** e ai suoi strumenti attuativi, cui è conservata intatta l'attuale prerogativa di poter formulare in termini di diritto urbanistico le condizioni alle quali sono assoggettate le trasformazioni materiali dello stato di fatto territoriale e insediativo esistente. Nel nuovo scenario questi vanno dunque intesi quali strumenti "gestionali" del secondo livello.

Sempre sulla scorta dei suggerimenti del Documento programmatico 2000 e sulla base delle decisioni successive dell'Amministrazione, accanto a PUSG e PRG la nuova impostazione introduce anche due altri provvedimenti innovativi, rivolti in questo caso a "illustrare" sia il PUSG che il PRG, e in particolare a sostenere il PRG a livello di esplorazione analitico-progettuale: i "Progetti speciali" e gli "Studi-quadro".

Il termine Progetti speciali (**PS**) si applica ai più importanti interventi relativi a **trasformazioni molto significative dello stato di fatto**, i quali andranno comunque eseguiti mediante **piani attuativi** di legge sulla scorta delle consuete schede normative. Poiché si ritiene che tali piani attuativi - particolarmente rilevanti sotto il profilo dell'intera struttura urbana e/o molto delicati circa le problematiche della configurazione complessiva della città - meritino attente ricognizioni e verifiche preliminari, i PS si configurano come **schede normative suffragate da specifiche ricerche e approfondimenti progettuali** rivolti a fornire validi spunti, indirizzi e suggerimenti per gli assetti fisico-funzionali cui di volta in volta si mira.

Gli "Studi-quadro" (**SQ**), infine, servono ad evitare il rischio che i PS di cui sopra vengano concepiti ciascuno come una monade a sé stante. Pure ad essi è dunque

comporta scelte di indirizzo di fondo che non possono essere cristallizzate in semplici norme, ma vanno specificate e motivate in altro modo, come si vedrà avanti.

affidata quella fondamentale **valenza progettuale a grande scala** - in termini di configurazioni di nuovi assetti morfologici e cioè di **architettura della città e del territorio** - che trascende le possibilità del PRG e del PUSG in materia e che tuttavia oggi appare indispensabile, come s'è detto. Sotto questo profilo la funzione specifica degli SQ è appunto quella di fornire delle adeguate **visioni d'assieme preliminari** che, coinvolgendo determinati insiemi di PS, inquadrino le loro prefigurazioni spaziali e quelle dei rispettivi contesti a scala superiore. I loro ambiti sono unità territoriali ben riconoscibili, dotate di proprie identità fisico-funzionali e ambientali e pervase da problematiche specifiche e da proprie prospettive di trasformazione, e sono proposti dal PUSG. In sostanza, gli SQ sono anch'essi vere e proprie **ricerche progettuali** di natura esplorativa e preliminare - qui però ad ampio raggio e **senza esiti diretti tipo regolamentativo** - rivolte non solo a focalizzare le scelte del PUSG, ma soprattutto a **dare sostegno alle successive indicazioni urbanistiche del livello operativo**. Questi elaborati costituiscono pertanto un importante corredo della **Relazione illustrativa del PRG**, alla quale vanno allegati.

1.3. I primi passi compiuti e quelli da compiere

Circa gli adempimenti contemplati dal Documento di indirizzo approvato lo scorso febbraio, si è subito passati all'azione mettendo in cantiere a) il presente **Programma urbanistico di strutturale generale**; b) i **due SQ** concernenti rispettivamente l'asta dell'Adige e il quadrante settentrionale di Trento, con **diversi PS** al loro interno; c) la **"Casa della città"**, come organismo partecipativo di alimentazione e fiancheggiamento alla formazione e alla gestione della nuova impostazione di pianificazione urbanistica comunale; d) una **procedura sperimentale di valutazione della qualità della forma urbana**, sotto il profilo della sua suscettibilità di essere migliorata ripensando gli interventi infrastrutturali e insediativi già in campo ovvero proponendone dei nuovi; e infine e) la prima Variante del PRG vigente da formare secondo la nuova impostazione di cui s'è detto, denominata **Variante 2001**¹⁰. Gli incarichi ai consulenti, gli stessi del Documento programmatico 2000 più Joan Busquets, sono stati formalizzati nel maggio successivo.

Come si capisce, l'urgenza della Variante ha costretto in tempi estremamente brevi - pochi mesi - l'elaborazione di tutti gli altri elementi chiamati in causa, e quindi ha impedito quegli approfondimenti che il Documento programmatico 2000 segnalava come

¹⁰ Le sigle impiegate in origine e nelle prime bozze di questo documento erano "Piano urbanistico di struttura generale"/PUSG e "Piani-quadro"/PQ. In seguito è risultato che, per queste fattispecie, il termine "piano" rischiava di generare inutili equivoci.

indispensabili in vista della completa revisione del PRG. Pertanto le conoscenze e le valutazioni di cui oggi ci si può avvalere sono le stesse dell'anno scorso, salvo l'aggiornamento di molti dati e diverse nuove riflessioni sui medesimi problemi. Nuova e del tutto inèdita è invece l'assunzione di perseguire la riqualificazione di una fascia baricentrica di Trento mediante l'interramento del tratto cittadino della ferrovia Verona-Brennero e la realizzazione - al suo posto - di un nuovo "boulevard" dotato di fortissime valenze sia urbanistiche che architettoniche. Questa importante e coraggiosa proposta, formulata da Joan Busquets e destinata a diventare l'asse portante del PUSG e del futuro PRG, è emersa con forza fin dall'inizio dei lavori prescindendo da ogni altra indicazione sia del Documento programmatico 2000 che di quello di indirizzo 2001. Accolta subito con grande favore in tutte le sedi ufficiali in cui è stata presentata, ampiamente divulgata dalla stampa e fatta propria dall'opinione pubblica, essa ha raccolto un tale indiscusso sostegno da indurre l'Amministrazione a inserirla fra le tematiche assegnate originariamente al PUSG, ai due SQ e ai PS messi in cantiere. Sulla base di alcune sommarie verifiche preliminari si è infine stabilito che la completa ristrutturazione urbana della fascia cittadina coinvolta nella vasta e complessa operazione dovesse rientrare anche nella prossima Variante.

Entrata in funzione la "Casa della città" ai primi di ottobre, a completare il disegno complessivo mancano dunque ancora la **revisione generale del PRG** vigente, che peraltro è in buona misura "anticipata" dalla Variante 2001, e la messa a punto della **procedura di valutazione della qualità della forma urbana** contemplata dall'incarico ai consulenti. Restano inoltre da compiere **numerosi e importanti approfondimenti** richiesti non solo dal Documento programmatico 2000, ma anche dallo stesso PUSG (come vedremo), al cui apporto non si può assolutamente rinunciare.

2. Il Programma urbanistico di struttura generale

2.1. Funzione e natura del Programma

Come s'è detto, il PUSG espone a livello d'assieme gli indirizzi urbanistico-ambientali di fondo e di lunga durata che il Comune di Trento intende dare alla sua futura strumentazione urbanistica, e quindi **prefigura in embrione l'assetto territoriale programmato a grande scala** nei suoi elementi generali e sostanziali e in termini schematici. I suoi destinatari sono da una parte gli altri provvedimenti d'inquadramento -

gli SQ - e dall'altra il futuro PRG con il suo apparato attuativo. In quanto **documento di intenti** - conformato per una prospettiva temporale alla quale non sono posti limiti se non politici, e correlato con gli altri strumenti di programmazione di cui è dotato il Comune - il PUSG fissa le principali linee di sviluppo urbano da confermare, incentivare o attivare ex-novo, nonché quelle di salvaguardia e valorizzazione dei fondamentali caratteri ambientali e paesistici.

A tal fine il PUSG:

- indica la localizzazione delle principali attrezzature di servizio ed equipaggiamento della città e del territorio, nonché le principali operazioni da compiere per la migliore infrastrutturazione dell'abitato, il tutto nell'ambito delle rispettive politiche di settore e in armonia con lo scenario ancor più generale fornito dalla pianificazione provinciale;
- suggerisce i diversi campi metodologici ai quali dovrebbero corrispondere delle specifiche modalità di progettazione, attuazione e gestione ai livelli operativi;
- attribuisce specifici compiti agli SQ e indica gli obiettivi, i contenuti e i principali caratteri funzionali e spaziali degli interventi per i quali sono richiesti i rispettivi PS;
- affronta alcune questioni che integrano le già numerose e importanti disposizioni del PRG circa le problematiche ambientali.

Naturalmente, è bene ribadirlo, qualora approvate le scelte e le indicazioni del PUSG diventerebbero sostanzialmente delle **direttive** la cui cogenza - peraltro affatto irrilevante - non va al di là di un impegno certamente forte, ma di natura prettamente civile e politica.

2.2. I punti d'appoggio, i riferimenti e le interfacce del Programma

Come s'è detto - salvo che per l'ipotesi dell'interramento ferroviario - il PUSG prende le mosse dal **Documento programmatico 2000 e da quello d'indirizzo politico votato dal Consiglio comunale lo scorso febbraio**, che per esso hanno valore sostanziale e determinante. A questi riferimenti basilari vanno aggiunte le indicazioni degli altri programmi in cantiere, riferibili a soggetti anche diversi dal Municipio ma non meno autorevoli per le rispettive, importanti competenze. In modo diverso, ma non secondariamente, sono pure rilevanti per il PUSG - come è ovvio - tre altri documenti con i quali esso deve obbligatoriamente confrontarsi: il Piano urbanistico provinciale, il PRG vigente e il PRUSST recentemente approvato e finanziato dal governo.

Il **PUP** è un piano territoriale di coordinamento con valenza di piano paesistico le cui indicazioni hanno in parte efficacia immediata (in genere laddove concernono gli interventi e le azioni pertinenti alla Provincia stessa) e in parte il valore di indirizzi, criteri,

orientamenti il cui rispetto è comunque verificato da parte delle strutture provinciali cui poi spetta l'approvazione dei PRG, con le procedure di legge. Formalmente quello oggi vigente è ancora il PUP approvato nel 1998, in quanto quello uscito dalla revisione generale del 2000 è stato approvato solo dalla Giunta provinciale (dovrebbe contare la versione più recente, ma anch'essa è in via di revisione). Senza entrare nel merito dei suoi contenuti generali, rileviamo subito due importanti elementi di sintonia del PUP con il PUSG osservando che:

- l'impianto cartografico e normativo del PUP vigente, impostato nel 1988, si articola in tre "sistemi" ambientale, insediativo e infrastrutturale, che sono gli stessi del nostro PUSG;
- la revisione provinciale in corso risulta improntata da intendimenti e valutazioni di principio non diversi da quelli che hanno indotto il Comune di Trento a optare per la nuova impostazione della sua pianificazione urbanistica, dove il PUSG funge da cornice generale.

In un certo senso – come abbiamo già visto – nel nostro territorio comunale PUP e PUSG coprono il medesimo ruolo di inquadramento delle scelte pianificatorie di fondo, diversificandosi però (oltre che per i soggetti implicati e i rispettivi poteri e competenze, ovviamente) sotto due profili tecnici: quello della ampiezza delle prospettive spaziali e della varietà della tematica, che sono maggiori nel PUP, e quello del grado di dettaglio delle indicazioni, che invece è maggiore nel PUSG. Stando così le cose, è inutile sottolineare che è indispensabile una stretta concertazione delle scelte contenute nei due strumenti.

Il **PRG vigente**, con le tante realizzazioni che ha consentito e soprattutto con le potenzialità e le legittime attese che ha creato, domina sì sul fronte delle scelte da ritenere consolidate, ma per molte altre è oggetto di vari ripensamenti. Con esso il PUSG si misura prendendo atto dei risultati prodotti dalla sua attuazione (molti dei quali largamente positivi, anche se non tutti), ma pure del fatto che - come s'è visto - esso appare per un verso sostanzialmente superato e per l'altro non più idoneo a risolvere con i soli suoi mezzi "tradizionali" tutte le nuove problematiche insorte, anche per i limiti emersi nella sua strumentazione operativa. Una valutazione circostanziata del PRG vigente, dalla quale emergono luci ed ombre, è riportata in **Appendice**.

Delle sue molte indicazioni il PUSG intende conservare sostanzialmente immutate quelle relative alla regolamentazione dell'abitato esistente e degli spazi aperti sotto il profilo del diritto urbanistico, nonché buona parte di quelle riguardanti le previsioni infrastrutturali e dotazionali già programmate, mentre tutte le altre - e in particolare gli interventi di trasformazione non ancora programmati, soprattutto se rilevanti e dotati di valore

strutturale - sono da considerare suscettibili di modifiche anche sostanziali alla luce degli intenti del PUSG, degli SQ e dei PS. Pertanto, in sostanza, il PRG vigente è senz'altro un riferimento molto significativo, ma non interamente determinante proprio in quanto sarà presto revisionato nei suoi contenuti previsionali di tipo strutturale in ordine a quanto discende dal PUSG.

Il **PRUSST**¹¹ - che in certo modo è un particolare strumento attuativo del PRG - contempla un insieme di interventi in parte interconnessi, intesi ad avviare un processo di riqualificazione di alcuni luoghi ed elementi significativi dell'area urbana. Ammesso a finanziamento per 2,221 miliardi di lire nel maggio scorso¹², esso si articola su quattro settori d'intervento: la riorganizzazione del sistema viabilistico cittadino, il recupero di aree industriali dismesse prossime al centro città, l'ampliamento e la riallocazione del polo culturale universitario e l'avvio di un'azione di recupero e bonifica dell'Adigetto e delle rogge afferenti. Allo stato delle cose occorre evidentemente prendere atto degli interventi previsti dal PRUSST, riportati nel quadro che segue, anche se ciò non toglie che la progettazione di massima ed esecutiva di ciascun intervento si debba comunque attenere agli indirizzi generali e specifici forniti dalla nuova impostazione del nuovo sistema di pianificazione urbanistica comunale.

INTERVENTI CONTEMPLATI DAL PRUSST 1999 E LORO SOGGETTI

a) SISTEMA DELLA MOBILITÀ

Recupero urbanistico di Piedicastello: galleria sotto il Doss Trento, arredo e riqualificazione dell'abitato, nuovo ponte sull'Adige, rotatoria sud e rotatoria nord	Provincia Autonoma di Trento
Realizzazione del nuovo casello autostradale di Trento sud e collegamento con la SP.90 e la SS.12	Autostrada del Brennero S.p.A.
Potenziamento della ferrovia Valsugana e collegamento con la ferrovia Trento-Malè	Provincia Autonoma di Trento
Collegamento viario via De Gasperi – circonvallazione	Comune di Trento
Riqualificazione di piazza della Mostra e realizzazione di un parcheggio interrato	Provincia Autonoma di Trento Trentino Parcheggi S.p.A.
Completamento dell'area sportiva delle Ghiaie: sistemazione viaria, completamento del palazzo del ghiaccio, impianti sportivi complementari	Comune di Trento
Spostamento dello scalo ferroviario merci Filzi a Roncafort	Provincia Autonoma di Trento Comune di Trento Ferrovie dello Stato S.p.A.
Ampliamento dell'Interporto	Interbrennero S.p.A.

¹¹ "Programma di riqualificazione urbana e sviluppo sostenibile del territorio", elaborato a seguito del DM 8.10.98 da un gruppo di lavoro formato da forze rappresentative della città in veste sia di proponenti dei progetti, sia di promotori e programmatori degli interventi: la Provincia e il Comune, l'Università, gli Ordini professionali, la Camera di commercio, esponenti di iniziative private e del mondo bancario, consulenti ecc. Presentato nel 1999 dalla Provincia, è stato approvato dal Ministero dei Lavori pubblici l'anno successivo.

¹² DM 15.05.2001. Il finanziamento riguarda la progettazione degli interventi approvati l'anno precedente.

2. RECUPERO DI AREE INDUSTRIALI DISMESSE

Spostamento e ricollocazione della attività produttiva Michelin	Michelin Italiana S.p.A.
Recupero e riutilizzo dell'ex area Michelin	Iniziative Urbane S.p.A.
Realizzazione di nuovi uffici comunali nell'area ex-SIT di via Canestrini	Comune di Trento – Privati

3. REALIZZAZIONE DEL POLO CULTURALE ED UNIVERSITARIO

Servizi agli studenti e servizi tecnico-amministrativi dell'Università di Trento (area ex-Cavazzani)	Università degli Studi di Trento
Nuova sede tecnico-amministrativa universitaria (ex Mulino Vittoria)	Università degli Studi di Trento
Nuova sede della mensa universitaria e servizi dell'Università di Trento	Università degli Studi di Trento
Nuova sede della biblioteca universitaria centrale in piazzale Sanseverino	Università degli Studi di Trento
Nuova sede della facoltà di Lettere in via Tommaso Gar	Università degli Studi di Trento
Ripristino dell'accesso storico di Palazzo delle Albere	Provincia Autonoma di Trento

4. PROTEZIONE DELL'AMBIENTE

Bonifica delle fosse demaniali inquinate di Trento nord	Provincia Autonoma di Trento
---	------------------------------

Inoltre il PUSG si inserisce nel complesso insieme di azioni urbane e territoriali che il Comune svolge in ordine alle tendenze evolutive in atto, di tipo strategico, e alle attese dei diversi soggetti in campo, di tipo socio-culturale e politico. Va dunque dato per scontato che esso abbia delle significative interfacce con il **Piano strategico comunale** e nella programmazione economica, il **Piano sociale**, i vari elementi della politica municipale in campo fiscale e in materie come l'edilizia, i trasporti e gli altri servizi pubblici, la protezione ambientale, la valorizzazione delle risorse territoriali ecc., e con i rispettivi strumenti. Altre correlazioni vanno individuate con quanti altri strumenti operano anche al di fuori del Municipio nel campo delle politiche fondiarie, considerando la dimensione finanziaria e fiscale delle prefigurazioni e delle normative urbanistiche, dove le problematiche coinvolte sono quelle del finanziamento degli interventi rivolti per esempio all'equipaggiamento del sistema insediativo e al miglioramento delle prestazioni richieste, alla sostenibilità ambientale, al supporto fornito per certe localizzazioni o modalità insediative piuttosto che per la protezione di altre, alla compensazione fra i soggetti che sono penalizzati dalle disposizioni urbanistiche e quelli che risultano avvantaggiati (siano essi individui, imprese, enti, o magari quartieri, distretti, circoscrizioni, consorzi), e simili cose¹³.

Il PUSG si richiama anche ai numerosi documenti che indagano i temi dell'assetto fisico e dei modi di vivere gli spazi da parte della comunità locale, segnali importanti della

¹³ Qui ci si muove sul terreno poco battuto, ma sicuramente promettente, della perequazione urbanistica (di comparto, ma pure fra zone o aree più vaste), del *project financing*, dei metodi per la cosiddetta "cattura dei plusvalori fondiari", del *performance zoning*, dello *impact zoning*, del *development agreement*, e così via. Gli slogan e la letteratura non mancano, ma neppure esempi assai stimolanti.

passione civile con la quale le istituzioni e molti altri soggetti si sono impegnati a comprendere le esigenze della città e a formulare nuove proposte. Questi documenti sono spesso frutto di progetti presentati in occasioni di dibattito pubblico e riflettono i contributi raccolti in tali momenti, segnalando i temi che maturano nel corso del tempo, mentre in altri casi sono elaborati e presentati secondo approcci differenti all'interno di proposte progettuali diverse, spesso redatte entro reti di coordinamento tra enti, organizzazioni e istituzioni locali. Nel complesso, tali materiali contribuiscono a mettere a fuoco la condizione attuale della città e a leggere in trasparenza i temi dell'assetto urbano, e perciò è importante tenerli costantemente in conto¹⁴.

Ulteriori relazioni necessarie discendono dalla flessibilità di uno strumento che è destinato comunque ad attuarsi con interventi di diversa natura e con il coinvolgimento di soggetti fra i quali il Comune - pur essendo sceneggiatore e regista urbanistico principale del suo territorio e attore importantissimo - è solo uno fra i tanti e forse neppure quello più cospicuo, soggetti le cui mosse comportano procedure di costruzione del consenso in parte inedite e tutte da sperimentare presenti sulla scena. E derivano dalle diverse prospettive – anche temporali – nella quale ogni possibile opzione va collocata per diventare credibile, condivisa e attuabile nel concreto. Tale genere di questioni si è posto anche altrove in questi anni di “rifondazione” dell’urbanistica, sia in Italia che in altri paesi europei, e il dibattito in materia ha prodotto slogan che evocano efficacemente i molti aspetti e problemi da affrontare: la pianificazione strategica, quella strutturale, quella per progetti, la pianificazione “operativa” a breve dell’amministrazione in carica, la *deregulation* piuttosto che la regolamentazione urbanistica corrente, la valutazione dei progetti urbani, la legittimazione dei vincoli¹⁵, la perequazione dei diritti edificatori (già sperimentata empiricamente nei “piani d’autore” di alcuni comuni piccoli e grandi¹⁶ e su

¹⁴ Tra i più “ufficiali” considerati nel Documento programmatico 2000 si segnalano per esempio il “Programma di sviluppo socio-economico del Comune di Trento” (che negli anni recenti è stato l'occasione per riflessioni organizzate nella forma di “Forum” con l'intervento di diversi soggetti pubblici e privati), il “Protocollo di intesa tra le Giunte del Comune di Trento e della Provincia autonoma di Trento” del 1999, che riguarda tra l'altro alcune rilevanti questioni urbanistiche da portare a soluzione mediante un importante complesso di azioni tecniche, amministrative e finanziarie. Tra i documenti di studio, sempre come esempio, si ricordano due ricerche recentemente promosse dal Comune e intitolate “I tempi della città. Progetto tempi e orari della città di Trento” e “La perequazione urbanistica: profili giuridici”.

¹⁵ Ci si riferisce all’inserimento nel PRG di aree destinate a servizi, ovvero preordinate all’esproprio. Alla luce della sentenza n.179 emessa il 20 maggio 1999 dalla Corte costituzionale, che afferma l’obbligo di indennizzo nel caso di reiterazione dei vincoli con orientamento espropriativo, questo tipo di “destinazione” non potrà più essere utilizzato quale forma di salvaguardia e tutela delle aree come nel passato, ma è necessario procedere a una attenta verifica di queste aree considerando sia i reali bisogni della comunità, sia le effettive risorse economico-finanziarie disponibili per dare corso a quanto si prevede.

¹⁶Casalecchio di Reno (BO), Ravenna, Torino, Reggio Emilia, Parma, Piacenza. Le Regioni Basilicata ed Emilia-Romagna hanno inserito la disciplina della perequazione urbanistica nel proprio ordinamento urbanistico.

cui - tra l'altro - esistono anche interessanti riflessioni trentine¹⁷); ecc. ecc. Si tratta, evidentemente, di un ambito sperimentale dove anche il PUSG è tenuto non solo a mantenersi presente in modo aggiornato, ma anche a dire la sua.

Da ultimo, anche un altro campo al quale il PUSG dà ampio spazio per quanto di sua competenza - e cioè quello ambientale o meglio della tutela dei luoghi - richiede costanti collegamenti di carattere eminentemente interdisciplinare e intersettoriale, in genere con servizi ed enti diversi per regime e ruolo istituzionale (pensiamo p.es. alla Autorità di bacino). Negli ultimi anni la legislazione in materia ha introdotto nella redazione dei piani criteri di valutazione e progettazione degli interventi molto più complessi di quelli contemplati in precedenza e oggi nessun nuovo strumento di pianificazione può trascurare la questione più complessa e specifica dei rischi geologici, idrogeologici, di esondazione ecc. ai quali per esempio fa riferimento il PUP. Qui, dove gli aspetti ideologici e politici della disciplina contano poco o nulla ma una visione strategica è obbligata, i raccordi tra competenze e strumenti sostanzialmente complementari sono davvero obbligati.

2.3. Gli elementi del Programma

Materialmente, il Programma consta di **questo stesso testo** suddiviso in una sezione di inquadramento (capitoli 1 e 2), una di esposizione del quadro problematico esistente (capitolo 3) e delle assunzioni generali (capitolo 4), e una dedicata infine agli indirizzi proposti in ordine alla revisione del PRG vigente. Questi ultimi - esattamente come nel PUP - si articolano nei canonici "tre sistemi": insediativo (capitolo 5), infrastrutturale (capitolo 6) e della tutela dei luoghi (capitolo 7). Sistema per sistema, sono forniti degli intenti di assetto spaziale e funzionale cui mirare, delle proposte circa il loro conseguimento e dei lineamenti di azione urbanistica. In sostanza, i capitoli finali illustrano e spiegano i contenuti di quattro schemi cartografici in scala 1:20.000 che in certo modo prefigurano *in nuce* gli elementi portanti del futuro PRG. In particolare:

- la **tavola n.1** (dedicata al **Sistema insediativo** e correlata al capitolo 5) evidenzia da una parte il territorio non-urbano e dall'altra gli abitati esistenti e previsti e le diverse parti che li compongono - in ordine alle loro caratteristiche tipologiche, funzionali e morfologiche e alle loro modalità di trasformazione - e illustra il quadro complessivo dei grandi equipaggiamenti urbanistici del territorio;

¹⁷ Cfr. Cristiana Pinamonti, "La perequazione urbanistica: profili giuridici", ricerca finanziata con una borsa di studio del Comune di Trento nel 1999.

- la **tavola n.2** (dedicata al **Sistema infrastrutturale** e correlata al capitolo 6) mostra la configurazione proposta a lungo termine per le reti ferroviaria e stradali e per le altre infrastrutture di trasporto, con i rispettivi complementi, e quindi gli interventi di maggior momento suggeriti per realizzare tale disegno;

- I **tavola n.3** suddivisa in tre fogli **a, b e c** (dedicata alla **Tutela dei luoghi** e correlata al capitolo 7) evidenzia i valori ambientali e storico-culturali meritevoli di tutela e le unità ambientali e paesaggistiche alle quali far corrispondere specifici indirizzi di conservazione, valorizzazione e recupero dei luoghi e degli immobili, ovvero specifiche misure di protezione e riduzione dei rischi naturali. Gli elenchi delle diverse categorie di luoghi tutelati e/o da tutelare sono riportati nel testo dopo il paragrafo 7.4.

Comunque, per chiarezza, tutte le principali indicazioni del Programma sono riassunte in una **tavola di sintesi** dal medesimo nome, che ne visualizza le componenti di carattere strutturale e individua i due primi Studi-quadro, cioè quelli attivati assieme al PUSG stesso e alla formazione della prossima Variante;

La già citata **Appendice** riporta infine l'analisi del PRG vigente e le relative valutazioni compiute nel Documento programmatico 2000, aggiornando però i suoi dati quantitativi.

In sede di revisione generale del PRG altri materiali dovranno certamente integrare quelli sopra nominati, vuoi per suffragare più a fondo alcune assunzioni del Programma mediante successive analisi e ricerche, vuoi per fornire ulteriori indirizzi, soprattutto per quanto attiene la fattibilità di alcune operazioni previste, i criteri di progettazione degli interventi e gli orientamenti per la tutela dei luoghi.

PARTE SECONDA – LE INDICAZIONI GENERALI

3. Il quadro attuale

3.1. Trento alle soglie del XXI secolo

Trento sorge in un punto-chiave della valle atesina, sul conoide di deiezione formato dal Fersina alla confluenza della direttrice proveniente dalla Valsugana attraverso l'impervia gola del torrente, ed è città di valle e di fiume poiché sia la "città quadrata" fondata dai Romani (le popolazioni precedenti si erano arroccate sul Doss Trento, una singolare emergenza rocciosa) sia quella medievale murata "a foggia di cuore" e fiancheggiata dal grande castello, si appoggiarono al meandro dell'Adige come per l'appunto un cuore alla sua aorta. Ma in realtà Trento non è che un tassello, sia pure il più importante, di un sistema più vasto di insediamenti di varia dimensione il quale si è diffuso fin da periodi assai antichi su altri conoidi minori e sulle colline che a est scendono lateralmente fra il Calisio, la Marzola e la Vigolana e a ovest si appoggiano ai versanti più ripidi del Bondone e della Paganella, spingendosi talvolta più in alto, sui piccoli altipiani dei due rilievi. Questi insediamenti sporadici e rarefatti, ma aggregati storicamente in più larghe comunità, solo in periodo recente si sono diffusi in ancor più ampie nebulose senza tuttavia perdere la loro identità originaria, oggi rimarcata dall'assetto amministrativo delle circoscrizioni frazionali.

La città vecchia – cioè l'attuale centro storico – ha superato il netto limite delle mura tra la fine dell'Ottocento e gli anni '20 del Novecento e quindi si è espansa sia lungo diverse strade dirette a sud, sud-ovest e sud-est, sia a settentrione, dove contestualmente alla costruzione della ferrovia Verona-Brennero e della stazione fu tagliata l'ansa dell'Adige, con le conseguenti bonifica e urbanizzazione dell'area di Centa. Queste prime espansioni costituiscono quella che il PRG vigente chiama "città consolidata", delimitata più o meno a nord dal vecchio alveo del fiume, a ovest dalla linea ferroviaria e a sud dal Fersina. La base tipo-morfologica della città consolidata è fornita da isolati grosso modo quadrangolari delimitati da cortine edilizie più o meno continue, abbastanza dense, e sostenuti da alcuni assi stradali principali che spesso si configurano quali viali alberati o corsi di qualche ampiezza¹⁸. In buona parte queste maglie hanno

¹⁸ Via Rosmini e via Giusti, via Santa Croce e corso Tre Novembre, via Grazioli, cui possono aggiungersi i tracciati trasversali di via Perini e via Vittorio Veneto, via Piave e viale Rovereto, nonché il piccolo *Ring* lungo il sedime della cerchia muraria, cioè via San Francesco e via Venezia, e – a nord – le strade sul sedime del vecchio alveo, cioè via Torre Vanga e via Torre Verde.

accolto, come primi elementi di urbanizzazione, anche diversi importanti edifici pubblici (tribunale, scuole, istituti agrari), numerosi acquartieramenti militari, le grandi installazioni della curia vescovile (seminario maggiore e minore, presso il cimitero neoclassico) e i primi quartieri di edilizia popolare a *Höfel*, i “Casoni”. Negli anni ‘30 e ‘40 alla saturazione progressiva della città consolidata si sono aggiunte ulteriori addizioni in gran parte pianificate¹⁹. Di poco successivo è un iniziale e più spontaneo processo di urbanizzazione dispersa sui rilievi orientali dietro il castello, anch’esso con ville e palazzine borghesi isolate nei loro giardini²⁰.

Nel dopoguerra l’espansione lungo le due direttrici sud e nord si accentua, e diventa più cospicua l’aggressione edilizia delle colline orientali. Questi fenomeni si accelerano negli anni ‘60 e nel 1968 trovano sanzione ufficiale nel PRG firmato da Plinio Marconi e nel primo PUP ispirato da Giuseppe Samonà. In rapida successione sorge un mosaico di nuovi quartieri urbani, fra i quali si distinguono quelli “coordinati” di edilizia popolare dove si integrano tipi edilizi a schiera, in linea e a torre secondo un’impostazione urbanistica a edificazione aperta²¹, e diverse lottizzazioni di edilizia residenziale privata con qualche sporadico intervento pubblico, che invece sono molto più confuse nell’impianto e nelle densità, pur essendo a loro volta più o meno pianificate²². Contemporaneamente, o poco dopo, accanto alle prime installazioni industriali del quadrante nord, sull’asse di via Brennero si collocano nuovi insediamenti terziari-direzionali che decentrano a Centa e Centochiavi numerose funzioni amministrative e d’affari, mentre lungo l’asse di via Maccani sorge il distretto terziario-commerciale di Campotrentino. Le zone produttive si spostano invece più fuori, a nord addirittura nella zona di Spini di Gardolo e a sud fin sotto Ravina, oltre che nell’estremo lembo meridionale di San Bartolomeo, tutte località dove si trovano ancora oggi. Risale agli stessi decenni il cospicuo avvio della già citata espansione “a nebulosa” delle frazioni collinari, soprattutto Villazzano, Povo, Cognola, Martignano, Ravina, e della crescita dei due sobborghi più popolosi del fondovalle, Mattarello e Gardolo. Gardolo in particolare, a causa della pressione espansiva direzionale, commerciale e industriale presente nel quadrante settentrionale, diventa una cospicua porzione di questa città-lineare periferica, praticamente saldata da una parte a Trento e dall’altra a Lavis, perdendo così più di altri i suoi connotati insediativi originari. Destini in certo modo separati dalla vicenda atesina hanno invece le frazioni più lontane

¹⁹ La più vecchia, a nord-ovest, oltre-ferrovia, è il quartiere di corso Buonarroti-Cristo Re, fondato su una maglia ortogonale di isolati già tracciata negli anni d’inizio secolo e su edifici a palazzina, nonché su alcuni più tardi blocchi di edilizia sociale. L’altra, a sud-est e oltre il Fersina, è il quartiere della Bolghera, impostato invece sul modello della città giardino con villini e giardini privati.

²⁰ Sono queste le zone di Cave, Cervara, Spalliera ecc.

²¹ Gli esempi più significativi sono per gli anni ‘50 l’insediamento INA-Casa di San Donà, per gli anni ‘60 quello di Madonna Bianca e per i primi anni ‘70 l’insediamento di Villazzano Tre.

²² Tipicamente i quartieri di Clarina e San Bartolomeo.

ai piedi del Bondone, come Sardagna, Sopramonte e Cadine, divenute tuttavia anch'esse interessanti centri di attrazione residenziale nel momento in cui la città ha raggiunto forti livelli di saturazione, ciò che comporta anche qui modifiche sostanziali ai modelli insediativi storici.

In complesso la pianificazione urbanistica trentina, sull'onda dei tumultuosi sviluppi edilizi degli anni '60, ha perseguito configurazioni aggregate tipicamente urbane, delineando in particolare la formazione di un nuovo centro "metropolitano" nel fondovalle (la sfortunata zona direzionale di Trento Nord) integrativo o meglio alternativo al vecchio centro storico, e occupando in modo estensivo e sconclusionato anche il fondovalle meridionale al di là del Fersina. Questo approccio – sostanzialmente ripreso anche da Marcello Vittorini nel PRG del 1989, più volte modificato in seguito e oggi ancora lontano dall'essere esaurito in tutte le sue potenzialità – ha soffocato in parte il centro storico e ha aggravato la fluidità della circolazione (soprattutto in senso nord-sud, ma anche verso l'asse orientale della Valsugana) senza avere la forza di disgregare la storica struttura policentrica dell'insediamento, ben più correttamente interpretata dagli interventi pianificatori dell'edilizia pubblica degli anni '50, '60 e '70.

Oggi la collina è fin troppo fittamente edificata attorno ai nuclei dei vecchi paesi, ancora orgogliosi della propria identità di comunità autonome ma sempre più segnati dalle espansioni residenziali che attivano flussi pendolari consistenti con il fondovalle, e il privilegio della posizione collinare e del paesaggio che se ne gode è assai diminuito dall'onere crescente degli spostamenti e dal dilagare di urbanizzazioni raramente rispettose dei siti e in genere, invece, deturpanti. Nel quadrante nord del fondovalle un'edificazione distesa e spesso massiccia ha lasciato pochi relitti vuoti, ritagli casuali e problematici, il cui utilizzo agricolo appare sempre più improbabile e precario. La grande e informe periferia settentrionale è quella che assume i connotati più ambigui e preoccupanti, da un lato perché appare la più densa di funzioni di grande rilievo, dall'altro perché l'assetto urbano è reso assai confuso dalla sovrapposizione di diversi modelli insediativi, dalla compresenza di attività differenziate, da regole edilizie contrastanti. L'esito è quello di un suburbio per parti – a volte omogenee, molto più spesso incoerenti – dove la residenza si mescola con spazi produttivi, commerciali, terziari infrastrutturali, con attività di deposito e di logistica con aree in attesa di occasioni di valorizzazione. L'urbanizzazione del fondovalle si è estesa anche nel quadrante sud, anche se in modo meno pesante in quanto non ha ancora investito per intero il prezioso spazio agricolo laterale all'Adige e intorno a Romagnano, Ravina e Mattarello, sobborghi questi ultimi cresciuti comunque fino ad assumere le proporzioni di vasti quartieri urbani. Nel mezzo, infine, si condensa

sempre più e si intrica nei suoi corposi viluppi col fiume il già robustissimo fascio delle grandi arterie di transito e delle ferrovie.

E' con questa condizione – peraltro tipica di molte aree urbane in Italia – che oggi si deve misurare l'urbanistica trentina. Se negli ultimi lustri Trento ha subito delle vere e proprie mutazioni somatiche e strutturali, altre ancora se ne prospettano con certezza mentre la città vive una condizione di crescente insofferenza per la sua attuale qualità prestazionale e formale e si interroga sempre più spesso – anche disordinatamente – sul suo assetto spaziale futuro, sul volto che desidera, sul tipo di “trentinità” che lo deve pervadere. L'organizzazione dello spazio urbanizzato concerne il governo di una città che si espande e si densifica anche in presenza di un modesto incremento di popolazione, e questo richiede di superare schemi urbani ed edilizi tradizionali che appaiono poco utili, stanti le nuove modalità di localizzazione delle attività, il ruolo assolutamente inedito assunto dalla mobilità privata, le difficoltà nel dare un senso compiuto a distretti e spazi pubblici improvvisamente dilatati, dove bisogna dare senso a strade che non sono mai percorse a piedi, stabilire relazioni tra luoghi vissuti solo con la mediazione dell'automobile, istituire rapporti tra attività poste casualmente una accanto all'altra e rivolte a soggetti diversi. Del resto Trento è oggetto di altri cambiamenti urbanistici di grande intensità che spesso sfuggono allo sguardo, pur essendo ben presenti a tutti: mutazione delle attività collocate nei diversi siti, modificazione del peso relativo di distretti insediativi e compatti funzionali, modi nuovi di vivere i luoghi, trasformazione della configurazione sociale. L'azione pubblica, attraverso la pianificazione urbanistica e gli altri strumenti di intervento, influisce solo parzialmente sui processi di questa natura, ma l'osservazione e la comprensione dei fenomeni in atto – spesso di grande portata – rappresentano il primo passo per un'azione amministrativa consapevole e per un coinvolgimento responsabile dei diversi soggetti nel disegno della città.

Ma quali sono la natura e i caratteri del mutamento, le relazioni tra l'assetto spaziale della città e le attività che vi si svolgono, quali i punti critici e le questioni da affrontare con un'azione propriamente urbanistica?

In termini generali. anzitutto va osservato che Trento negli ultimi anni ha consolidato il suo ruolo in un territorio provinciale che si rivela assai dinamico e ben connesso al tessuto economico delle regioni del nord-est, nel quale trovano sede molteplici attività e che è dotato di attrezzature e infrastrutture di grande rilievo. I dati socio-economici disponibili mettono in luce la vitalità del sistema produttivo locale, la sostanziale assenza

di disoccupazione, la formazione di aree caratterizzate da elevata specializzazione produttiva (soprattutto nell'agricoltura e nel turismo), la presenza di nuovi fenomeni sociali, in particolare l'ingresso di manodopera da altre regioni e da altri paesi. Il settore industriale, pure ben presente, non è connotato da distretti coesi attorno a specifiche produzioni, così come avviene in altre parti del paese, ma vede una pluralità di presenze in rapida evoluzione. Le dinamiche locali si riflettono infine in una crescente mobilità di merci e persone che produce una forte pressione sul sistema infrastrutturale, già gravato dai flussi autostradali e ferroviari di lunga percorrenza lungo l'asse del Brennero.

In questo quadro Trento ricopre una posizione di tutto rilievo come centro direzionale e terziario, luogo della formazione superiore, sede di attività di alta specializzazione. Capoluogo di una Provincia autonoma ricca di competenze e di risorse, la città ospita numerose altri enti e istituzioni importanti, non solo civili, un Ateneo che ha un peso decisivo nel contesto locale e che ha forti relazioni con l'esterno, un sistema museale di rilievo che tende a espandersi ulteriormente e che sollecita una connessione a rete dei diversi luoghi espositivi e tra questi e il sistema urbano; e inoltre offre numerose occasioni culturali, di formazione, un commercio qualificato e servizi innovativi, mentre attrae un turismo multiforme, che si profila di buon livello e si estende su una stagione piuttosto lunga. Il sistema economico locale si sta trasformando in sintonia con le grandi modificazioni in corso a livello provinciale e regionale, che interessano tanto le grandi attività secondarie (con la perdita di peso di alcune industrie tradizionali e la crescita di altre attività produttive e commerciali) quanto le aziende minori e il piccolo commercio. In generale, oggi, le fabbriche non sono più luoghi di attrazione e concentrazione di un numero elevato di lavoratori e anzi alcune, che pure costituivano una presenza tradizionale, sono state dismesse o hanno drasticamente ridotto la loro attività. Anche il commercio mostra imponenti trasformazioni, con la diffusione dei punti vendita sul territorio e la creazione di grandi centri per la vendita all'ingrosso e al dettaglio in posizioni esterne al centro città e anzi tendenzialmente extraurbane. Nelle aree centrali, invece, tendono a collocarsi nuove funzioni, spesso di alta qualificazione, che non di rado attraggono addetti, utenti e visitatori anche da lontano.

Accanto a questo si assiste – come s'è visto – a una diffusione della residenza nei sobborghi e nei centri vicini, cioè a un processo di rilevante suburbanizzazione. La frammentazione e la dispersione dei luoghi di produzione, il cambiamento dei ritmi del lavoro, la diversificazione delle relazioni tra le attività, i nuovi luoghi del commercio, del divertimento e dello svago comportano (e sono favoriti da) modalità di accesso e di trasporto individuali: l'automobile e il trasporto merci leggero. Come conseguenza si assiste a un forte incremento dei flussi di traffico e alla spinta all'espansione dell'edificato,

pur con un aumento modesto della popolazione residente. Ancora più rilevante appare il cambiamento dei rapporti tra la città e il resto del territorio provinciale: la collocazione della residenza e delle attività tradizionalmente urbane avviene ora in uno spazio assai vasto, facilmente raggiungibile con i mezzi motorizzati. La città vive quindi di flussi periodici di pendolari e di *city users* ai quali offre posti di lavoro, servizi e crescenti opportunità.

Diverse recenti interpretazioni che non solo descrivono le condizioni attuali, ma indicano anche le prospettive da perseguire, suggeriscono la ricchezza delle potenzialità e richiamano alla piena comprensione dei compiti conseguenti di organizzazione urbana. Alcune di esse sono già consolidate, altre invece suggeriscono le alternative che si stanno profilando: per esempio – individuando sinteticamente e con efficacia le opzioni che ci troviamo davanti e che delineano due modi (peraltro non esclusivi) di vivere e di pensare Trento, sono messe a confronto da un lato la **città lenta** dei ritmi familiari, del verde, dell'arte, del turismo, del commercio, e dall'altro la **città veloce** dell'innovazione scientifico-tecnologica, dell'industria e dei servizi avanzati²³. Altre interpretazioni delineano richiamano modelli urbani, sia formali che organizzativi, che a loro volta non sono necessariamente alternativi, ma sollecitano l'attivazione di interazioni e la soluzione di specifici problemi prestazionali (di equipaggiamenti, di servizi, di attrezzature ecc.). Ciascun modello richiede peraltro la verifica di quanto sia disposta la comunità a "scommettere" sulla prospettive delineate: sono queste le priorità? chi investe? chi gestisce? ecc.) e impone la valutazione dell'impatto prodotto dalle scelte suggerite sulla configurazione fisico-funzionale dello spazio urbano e territoriale.

Nel complesso, comunque, le interpretazioni salienti delineano una città con una identità forte, anche se in evoluzione, che sa rinnovarsi ma entro un quadro di continuità. Ne emerge una visione segnata da importanti trasformazioni sociali ed economiche, che solo in parte, tuttavia, richiedono la riorganizzazione degli spazi urbani ed edilizi già esistenti mediante un'azione "urbanistica". Comunque, si tratta non solo di registrare puntualmente queste immagini, ma soprattutto di cogliere il senso vero delle prospettive delineate entro una "visione urbanistica d'insieme", assicurando che i mutamenti possano avere luogo entro un disegno coerente, sia pure in continua evoluzione. Consideriamo per esempio l'immagine di Trento come "piccola capitale". L'idea di una "periferia" che gravita attorno a un "centro" compare in tutti i Piani urbanistici provinciali fin dall'inizio e in molti altri atti programmatici. Oggi però, in una fase di sviluppo diffuso e

²³ Comune di Trento, Servizio di Sviluppo Economico, "Due idee di città per il futuro", 1999.

di dislocazione generalizzata delle attività e della popolazione, di “globalizzazione” e di “competizione fra le città”, occorre vedere le cose in modo diverso, ovvero stabilire come va svolto da Trento il ruolo di “nodo” all’interno di un sistema “a rete” molto più vasto, complesso e assai difficile da delimitare geograficamente²⁴. Anzitutto – dato che, nonostante lo sviluppo dei sistemi telematici, le relazioni territoriali comportano flussi crescenti di mobilità – bisogna far sì che l’essere “centro” di un territorio non si identifichi interamente con un ruolo di nodo fisico delle comunicazioni e di polo primario di richiamo del traffico. Oggi il potenziamento del sistema viario rischia di far convergere su Trento una domanda di accesso veicolare che la città non può sopportare e che dunque va dirottata altrove, diversificando e moltiplicando le offerte. In ogni caso l’accesso ai servizi e alle funzioni della “piccola capitale” non deve avvenire in modo casuale, bensì entro un sistema territoriale integrato che offra diverse opportunità alternative, riservando a Trento la presenza dei livelli di eccellenza che vi possano attivare reciproche sinergie. La centralità, inoltre, non va misurata sulla base della concentrazione di servizi e attrezzature pubbliche e di pubblica amministrazione, ma sull’offerta complessiva di formazione superiore, servizi alle imprese, ricerca di base e applicata, potenzialità culturali e museali, turismo d’arte, varietà e qualità del commercio, attività economiche e finanziarie di rango superiore, ecc.

E’ solo un esempio di cosa comporta verificare in chiave urbanistica operativa un modello concettuale, osservando che più in generale per creare un reale “effetto città” bisogna sicuramente favorire il rafforzamento e lo sviluppo di tutto ciò. Ma in questo i limiti della pianificazione urbanistica sono ben noti, dato che non basta creare opportunità ovvero riservare aree con destinazioni definite per conseguire i risultati voluti, ma si deve operare in modo più complesso e integrato in una molteplicità di campi e settori. Comunque, assicurare alla città buone prestazioni funzionali e bellezza, valorizzare l’ambiente, migliorare l’accessibilità secondo modalità differenziate, perseguire l’integrazione tra le funzioni, sono certamente azioni “urbanistiche” che incrementano la qualità della vita per la popolazione stabile e allo stesso tempo favoriscono l’attrazione e la permanenza delle attività di pregio e dei loro addetti. Tali azioni, in particolare, sono decisive nell’insieme di aree in via di trasformazione che da una parte stanno a ridosso del centro, lungo l’Adige ma separati dalla ferrovia, e dall’altra si trovano nei distretti

²⁴ Su questo vanno ricordate le iniziative dell’amministrazione rivolte a collocare Trento nella rete delle città alpine e l’esigenza di soddisfare le attese della Convenzione delle Alpi nei confronti di un territorio e di un ambiente di pregio posti nel cuore d’Europa, luoghi di antico insediamento e di collegamento tra il nord del continente e l’area del Mediterraneo. In questo quadro il ruolo della città si configura come quello di un nodo urbano in uno spazio di grande delicatezza, di un sito non solo di transito ma di snodo e di accesso: una “porta” delle Alpi, insomma. Questo ruolo ben si connette con presenze tradizionali e innovative, dal Filmfestival della montagna al museo della SAT e agli istituti di ricerca sul sistema ecologico, forestale e agricolo delle Alpi, e può dare spazio a prospettive importanti.

urbani o semiurbani settentrionali, tutti luoghi dove la definizione di un nuovo sistema urbano di elevata qualità sotto il profilo ambientale, ben connesso al sistema dei trasporti e arricchito di edifici belli e utili può essere decisivo per consentire a Trento di svolgere le nuove “missioni” che la sua stessa comunità oggi intende affidarle²⁵.

3.2. Il popolamento e l'edilizia residenziale

Alla fine del 2000 Trento contava circa **106.000 abitanti e 46.000 famiglie** residenti, ma come è noto – con decine di migliaia di pendolari in entrata in città ogni giorno – non sono queste cifre a rappresentare il carico umano effettivo con cui il Comune si deve misurare. Come l'entità del popolamento per così dire “ufficiale”, anche la **crescita demografica** in atto (+0,37% annuo negli ultimi dieci anni) non è eclatante, ma a sua volta è assai significativa perché costante, tendenzialmente accelerata e in controtendenza rispetto alla maggioranza dei capoluoghi italiani. La sua componente più rilevante è di tipo sociale²⁶, con flussi immigratori abbastanza complessi e meritevoli di grande attenzione, mentre il saldo con la provincia è negativo (il capoluogo sta rendendo alle vallate parte della popolazione acquisita nei decenni precedenti e scarica parte dei propri residenti sui comuni limitrofi²⁷). I flussi comprendono popolazione urbana in cerca di spazi residenziali suburbani, emigrati di ritorno, gente in cerca di lavoro o di opportunità, molta della quale proviene anche dall'estero (soprattutto cittadini europei, in particolare comunitari). Sempre nell'ultimo decennio più di un terzo dei Trentini si è spostato (mediamente il 4,6% di già residenti ha cambiato indirizzo ogni anno) e anche il rimescolamento spaziale dei cittadini ha dimensioni di assoluto rilievo perché modifica il peso demografico relativo delle circoscrizioni²⁸. Trascurando i “presenti” non residenti, che tendono a sfuggire alla contabilità ma che pesano parecchio sull'assetto urbano, emerge il quadro di una città nelle cui zone centrali affluisce gente da fuori mentre altra ne esce diretta ai sobborghi o ai comuni circostanti, con un bilancio complessivamente negativo per il centro storico e le aree adiacenti e positivo per le aree periferiche ed esterne²⁹.

²⁵ Il richiamo ai Piani strategico e sociale è obbligato.

²⁶ Il saldo sociale complessivo nel decennio 1991-2000 è stato di 2825 persone, quello naturale di 926. I dati relativi alla popolazione sono pubblicati periodicamente in “Trento statistica” a cura del Servizio statistica del Comune di Trento.

²⁷ Tra il 1991 e il 2000 hanno preso residenza nel comune di Trento 19.998 persone e 17.173 l'hanno lasciata. Le entrate e le uscite hanno mediamente coinvolto il 3,5% dei residenti all'anno.

²⁸ Calano i pesi di S.Giuseppe-S.Chiera (-0,8% annuo), Oltrefersina (-0,6%), Centro storico-Piedicastello (-0,4%), Gardolo (-0,3%), mentre crescono quelli di Povo (+2,4%), Meano e Bondone (+1,3%), Mattarello (+1,2%).

²⁹ Nel 1980 il centro urbano contava 62.447 abitanti (62,7% del totale della città) mentre nel 2000 ne contava 54.139 (51,1%), con un decremento di 8308 persone (-13,3%). La periferia è cresciuta del 39,3% passando da 37.198 abitanti a 51.803. Rispetto a vent'anni fa Cadine ha raddoppiato la sua popolazione, Baselga del Bondone quasi, e anche Romagnano, Mattarello e Meano, Povo, Villazzano e Cognola sono cresciuti in

Nei caratteri strutturali della popolazione si segnalano da un lato la modificazione delle dimensioni e della tipologia delle famiglie, che numericamente crescono molto di più della popolazione che le costituisce (+10% negli ultimi 10 anni) e che diventano sempre più piccole³⁰; e dall'altro il progressivo invecchiamento dei Trentini³¹, che caratterizza significativamente alcune aree del centro cittadino³². Il primo fenomeno ha ricadute nella problematica abitativa, sulla quale ritorneremo subito. Il secondo invece si riflette su quella dei servizi e delle dotazioni urbane e sulle prospettive di ulteriori modifiche demografiche. Per le dotazioni urbane occorre pensare a come va equipaggiata una città dove ci sono quasi più anziani che giovani e che è abitata in buona misura da *single*, verificare l'efficacia della attuale organizzazione del sistema dei servizi rispetto ai bisogni effettivi (in particolare quelli scolastici e prescolastici), e ragionare sui provvedimenti anche urbanistici da assumere per renderla più "amica", più percorribile, più sicura, con spazi pubblici che riacquistino il senso di luoghi di socializzazione, con verde e negozi di prima necessità agevolmente accessibili dai luoghi della residenza, ecc. Infine, la diminuzione delle classi di età più giovani in un contesto economico che presenta buoni livelli occupazionali fa prevedere un afflusso crescente di lavoratori di origine diversa (oggi risiedono a Trento più di 3000 stranieri, un ancora modesto 2,8% scarso della popolazione totale, che però si è formato quasi completamente nel corso dell'ultimo decennio a ritmo accelerato), il che obbliga a pensare a una città che sappia accogliere cittadini davvero "nuovi" e a porsi il problema delle loro specifiche esigenze in fatto di casa, lavoro, servizi, ma anche di spazi di socializzazione e di incontro con la comunità locale³³.

Quanto all'**edilizia abitativa**, circa **291.000 mc ogni anno** dei quasi 525.000 che mediamente si costruiscono a Trento riguardano fabbricati residenziali. In ciascun anno dell'ultimo decennio sono state realizzate in media più di 670 nuove abitazioni, in parte

modo percentualmente molto consistente, tanto da assumere la configurazione di grandi quartieri urbani. Gardolo e il sobborgo di Cognola-Martignano (Argentario) superano da tempo i 10.000 abitanti, tre volte la popolazione di un capoluogo medio trentino come per esempio Cavalese.

³⁰ Oggi le famiglie residenti hanno in media 2,3 componenti e per il 32,6% sono costituite da nuclei composti da una sola persona.

³¹ L'invecchiamento è dovuto all'allungamento della vita media e alla maggiore incidenza delle fasce di età più anziane. Oggi il 18,3% dei residenti supera i 65 anni.

³² Nella circoscrizione Oltrefersina oltre il 20% della popolazione supera il 65 anni, in quella di S. Giuseppe-S. Chiara si giunge al 27,35%. Ma nella circoscrizione Centro Storico-Piedicastello la quota è prossima alla media cittadina, molto probabilmente a seguito di un processo di rinnovo sociale. In queste due ultime circoscrizioni è significativamente elevata la quota di famiglie mononucleari: nel primo caso (41,9%) si tratta probabilmente in gran parte di anziani, mentre nel secondo (40,4%) è rilevante la quota di giovani che scelgono una collocazione centrale in vista di una destinazione più stabile.

³³ Si tratta di temi che trovano una precisa trattazione nei documenti del Piano sociale della città di Trento 2001-2004, elaborato dalla facoltà di Sociologia dell'Università degli Studi di Trento - Linee guida, analisi e misure di attuazione, 31 luglio 2001.

frutto di un imponente processo di recupero e riqualificazione (non computato nei volumi citati) che coinvolge a sua volta più di 350 alloggi l'anno³⁴. Questa produzione - **un migliaio di nuove abitazioni l'anno**, in media - supera di molto l'incremento del numero delle famiglie residenti (circa 430 all'anno, in media) e dunque appare quantitativamente in grado di soddisfare anche esigenze derivanti da fabbisogni arretrati³⁵. Si tratta di interventi svolti per tre quarti da singoli soggetti privati (sostenuti da incentivi pubblici in più di un caso su sei), per circa un quinto da imprese di costruzione e immobiliari, e per il 5% da soggetti pubblici. La superficie media degli alloggi realizzati è abbastanza contenuta (per il 70% al di sotto dei 95 mq), mentre è invece importante quella delle rispettive superfici accessorie esterne. In genere la dotazione impiantistica appare buona. L'andamento della produzione, infine, dipende dalle logiche di un mercato che resta comunque e dovunque in tensione, (oggi le abitazioni valgono almeno 3.000.000 di lire al mq) con oscillazioni dovute a circostanze occasionali quali l'avvio di iniziative particolarmente corpose. Comunque, circa 8 famiglie trentine su 10 vivono in case di proprietà.

Nel 2000 le aree vincolate per edilizia pubblica, direttamente dal PRG vigente oppure attraverso appositi programmi, ammontavano a circa 47 ettari (di cui oltre 20 a Canova), per una volumetria complessiva pari a circa 1 milione di metri cubi (di cui 400.000 realizzabili entro il 2004). L'operatore principale in materia è naturalmente l'Istituto trentino per l'edilizia agevolata che nel corso degli anni ha realizzato in comune circa 6000 alloggi, parte dei quali a riscatto. A questi vanno aggiunte le quasi 620 abitazioni di proprietà del Comune e le 300 circa delle IPAB, sicché all'incirca una famiglia su sei residente in comune di Trento oggi vive in alloggi che rientrano nel patrimonio della edilizia pubblica. Gli interventi più recenti tendono a sparpagliarsi nel territorio e riguardano anche operazioni di recupero di edifici esistenti e di acquisto sul mercato. Con varie formule al 30 giugno 2001 l'ITEA stava realizzando 378 nuovi alloggi, ne aveva progettati o in corso di progettazione 432 e programmati altri 106, come mostra il quadro seguente:

³⁴ Nelle azioni di recupero viene incrementata in modo significativo la destinazione residenziale a scapito di quella agricola, ma conservando in buona misura le altre destinazioni. L'incremento del numero di alloggi - pari in media a poco meno di 120 unità all'anno - deriva spesso da processi di frazionamento.

³⁵ Alcuni fenomeni tendono inoltre a sottrarre alloggi allo stock residenziale (l'inserimento di uffici, studi professionali ecc., più che l'abbandono per degrado) ma in misura che appare non rilevante stante l'alta produzione di spazi terziari negli ultimi anni. Altri usi, per esempio di residenza non stabile, vanno a coprire il divario tra il numero di alloggi prodotti e quelli utilizzati dalle famiglie.

INTERVENTI PREVISTI DI EDILIZIA RESIDENZIALE PUBBLICA

<i>programma</i>	<i>intervento</i>	<i>soggetto</i>	<i>alloggi previsti</i>
<i>a) nuova edificazione (850 alloggi)</i>			
Programma 1992 (472 alloggi)	Gardolo, via 4 Novembre	ITEA	48
	Gardolo, via Bolzano (Arcese)	ITEA	91
	Campotrentino	ITEA	105
	Solteri, via Marconi	ITEA	100
	Clarina, via Gramsci	ITEA	48
	Villazzano, loc. Grotta	ITEA	11
	Trento, via Pascoli (Villaggio Rosa)	ITEA	69
Aggiornamento 1993 (140 alloggi)	Spini di Gardolo	ITEA	74
	Roncafort	ITEA	67
Aggiornamento 1996 (35 alloggi)	Trento, viale Verona	ITEA	35
Altri interventi (203 alloggi)	Vela zona B3a	ITEA	24
	Meano Masera zona C4	ITEA	16
	Via Degasperi – area ex Crosina Sartori	ITEA	30
	Cognola, Marnighe zona C1	ITEA	66
	Clarina, via Fermi zona C4	ITEA	67
<i>b) interventi in edifici esistenti (66 alloggi)</i>			
Programma 1992 (9 alloggi)	Trento, via Torre d'Augusto	ITEA	5
	Salé, via Salé	ITEA	4
Altri interventi (57 alloggi)	Trento, via Giusti, 57	ITEA	12
	Villamontagna	ITEA	9
	Trento, piazza Garzetti	ITEA	16
	Trento, via Pietrastretta	ITEA	8
	Trento, via Roma	ITEA	6
	Villazzano, De Mersi	ITEA	6

Da ultimo si sono raccolte circa 300 nuove domande all'anno per la formazione della graduatoria aperta alla "generalità della popolazione", con una lista di attesa di circa 1100 richieste. Pertanto l'intervento pubblico, certamente in grado di rispondere alle emergenze, non sembra idoneo a soddisfare una domanda "strutturale" che è frutto anche delle caratteristiche di un mercato il quale offre pochi alloggi sia in affitto che in vendita a questo settore della domanda, e in entrambi i casi a prezzi elevati.

Sotto un altro profilo, l'edilizia pubblica - pur con scarso peso nel settore residenziale in complesso - è importante per il ruolo che i suoi interventi hanno assunto e assumono nel configurare parti importanti della città. Questo aspetto va considerato da diverse prospettive: quella della capacità di costruire parti urbane compiute e quella della delicatezza di tali insediamenti dal punto di vista sociale e della rigidità formale. Infatti gli esiti "civili" di parecchi quartieri peraltro formalmente molto caratterizzati (come per esempio Madonna Bianca o Ravina) sono piuttosto deludenti, tanto da imporre un'attenzione particolare per evitare che in futuro tali concentrazioni di troppi disagi

personali si traduca in grave disagio sociale, magari proprio in nome di una malintesa qualità progettuale. Alcuni nuovi indirizzi maturati di recente in seno all'Amministrazione (per esempio il "Fondo a compartecipazione mista") dovrebbero consentire la sperimentazione di forme nuove di intervento che evitino la specializzazione funzionale di alcune zone e il rischio della segregazione sociale.

Il tutto induce a ripensare alcune decisioni recenti in fatto di ulteriori nuove ampie aree da destinare a edilizia pubblica, a favore della formulazione di strategie alternative da incrociare con la messa a punto di meccanismi che permettano di realizzare interventi diversi, più articolati e più efficaci per le fasce sociali deboli, e di governare esigenze che tendono a entrare in conflitto: si pensi per esempio alla presenza della popolazione studentesca e alla sua concorrenza con le famiglie nel comparto dell'affitto, per attenuare la quale si deve sviluppare una politica mirata nei confronti dell'Università; oppure alle esigenze particolari della popolazione anziana non solo in termini di servizi assistenziali, ma di vivibilità complessiva della città; e a quelle di altri gruppi magari minoritari ma non trascurabili di popolazione, come gli immigrati o i nomadi; ecc.

Per finire va osservato che, sul versante del miglioramento qualitativo degli insediamenti residenziali, interessanti contributi stanno provenendo da qualche iniziativa cooperativa in corso (per esempio quella di viale Verona, 90 alloggi su 18.000 mq), che tuttavia non sempre sa adeguarsi alle indicazioni localizzative fornite dal PRG e anzi spesso le rifiuta.

3.3. Il sistema produttivo

Le considerazioni che seguono hanno il valore di semplice richiamo a temi e problemi che rientrano fra quelli che uno strumento come il PUSG può affrontare solo nei loro aspetti spaziali, in termini cioè di suoli idonei e di loro collocazione nel territorio, di quantità di superfici da riservare e/o attrezzare per specifiche attività, di accessibilità e di impatto urbanistico e ambientale, rimandando ovviamente al Piano strategico comunale e agli altri documenti di programmazione economica per gli aspetti strutturali veri e propri. I dati e le valutazioni riportate di seguito per le attività produttive dei settori secondario e terziario sono peraltro tratti da uno studio svolto allo scopo nel quadro del Piano strategico municipale³⁶.

³⁶ Servizio Sviluppo Economico, Ufficio Marketing Urbano. Dati raccolti ed elaborati da ARIS, Azione e Ricerca Sociale snc, dicembre 2000.

Come è più che noto, quello largamente dominante nella nostra città è il **settore terziario**. Già i censimenti del 1991 e del 1996 - pur rilevando un assetto sostanzialmente stabile del terziario in complesso sia per il numero di unità locali (da 5.496 a 5.262 tra imprese ed enti), sia per quello degli addetti (da 23.323 a 23.537) - avevano messo in luce le notevoli trasformazioni in corso nella composizione interna del settore, con una contrazione delle aziende operanti in ambiti tradizionali quali quello commerciale, alberghiero e dei trasporti, e un'espansione delle attività legate ai settori finanziario, immobiliare, professionale e informatico. Se fin da allora emergeva la tendenza del terziario a giocare un ruolo strategico nel quadro economico generale, l'evoluzione temporale del ruolo svolto in questo processo evolutivo dalla Pubblica amministrazione, che annovera settori strategici quali l'Istruzione e la Sanità, sfugge però a una più attenta analisi perché i suoi dati non sono stati specificati nella rilevazione del 1996. La presenza storica di un fortissimo comparto pubblico nel capoluogo è comunque sempre stata decisiva, e ancora oggi questo tipo di impiego continua a rappresentare la realtà occupazionale cittadina di gran lunga più rilevante: **24.700 addetti** all'inizio di quest'anno, cioè ben il 40% circa del totale.

A conferma della tendenza di Trento a sviluppare una crescente vocazione di città dei servizi c'è poi la specializzazione produttiva del comparto terziario privato - dove sono registrate 4847 imprese, il 62.6% di tutte quelle presenti - soprattutto nei campi del commercio, dei servizi sociali e alla persona, delle attività professionali e dell'informatica. Quasi metà delle imprese operanti nel terziario sono commerciali, e ben 1075 di queste (il 20% circa) sono presenti nel comparto all'ingrosso. Anche le attività di carattere alberghiero e della ristorazione, pur non disponendo di una capacità ricettiva paragonabile alla media provinciale, risultano strettamente legate al settore commerciale, col quale hanno nel tempo costruito l'asse preferenziale dei flussi turistici, i quali oggi si rivolgono per il 90% verso la città stessa mentre quelli verso il Bondone si sono significativamente contratti.

Sotto il profilo spaziale - se si eccettuano gli insediamenti commerciali che superano per dimensione i 3000 mq, i quali si concentrano nel settore nord della città - le attività del settore terziario sono presenti in molti luoghi, contrariamente a quanto avviene con quelle del secondario. Mentre le attività commerciali permeano la maggior parte delle aree urbanizzate, le altre in genere preferiscono i quartieri della città consolidata. Le maggiori condensazioni coincidono con alcune "aree centrali" e in particolare con il centro storico di Trento e alcuni assi e distretti periferici che ormai appaiono quasi vocati a tale destino. Altri distretti invece si stanno specializzando con funzioni assai miste, tipicamente quelli di via Maccani - Roncafort e lungo via Brennero e via Bolzano, fino e oltre Lamar di

Gardolo, con le rispettive sequenze di importanti centri commerciali al dettaglio, sempre più numerosi e di grandissimo richiamo. Ciascuna di queste concentrazioni di grossi e in genere informi oggetti edilizi e di squallide distese di piazzali di parcheggio deprime gravemente l'immagine che in tali vaste zone è sempre più lontana dal presentare un "effetto urbano" di qualità. Su questa fenomenologia un ruolo determinante è pure esercitato dalle configurazioni fisiche e funzionali della viabilità principale di alimentazione e scorrimento, la quale esalta un impiego dei veicoli privati che è assolutamente predominante malgrado la presenza di parecchie linee del servizio di trasporto pubblico e crea barriere di traffico spesso davvero insormontabili per ciclisti e pedoni, sfasciando irrimediabilmente il delicato reticolo delle vecchie strade locali.

Naturalmente esistono altre aree terziarie che si sono progressivamente votate alla specializzazione. La maggior parte delle recenti funzioni pubbliche, che esercitano un importante ruolo di traino e riferimento per molte altre attività del terziario privato, privilegiano due quartieri senza tuttavia riuscire a configurarli come veri e propri "centri direzionali": quello compreso il margine del centro storico e la ferrovia, e la remota zona di Centochiavi. Anche l'Università si concentra sostanzialmente in due soli poli, quello di via Verdi che innerva trasversalmente un fitto tessuto urbano e quello scientifico in collina. Il commercio al dettaglio più qualificato e le attività alberghiere e della ristorazione privilegiano invece il centro storico di Trento, che con la sua recente valorizzazione svolge un importante ruolo di vetrina del patrimonio storico, artistico e culturale. Questa situazione è sorretta dalla concentrazione in piazza Dante e dintorni dei poli principali del trasporto pubblico, le due stazioni ferroviarie e quella delle autocorriere, che garantiscono la massima accessibilità al cuore amministrativo e culturale della città.

Rispetto a quello terziario, il **settore secondario** svolge a Trento un ruolo molto minore. Stando ai dati degli ultimi due censimenti settoriali citati sopra, nella prima metà degli anni '90 l'industria trentina ha vissuto una fase di ristagno se non di declino perdendo solo 37 unità locali su 1603 (-2,3%) e meno di 80 addetti sui circa 13.000 di allora (-0,6%). Come si è già accennato, è proprio all'inizio del decennio trascorso che sono avvenuti i casi più noti di ripiegamento dell'attività (p.es. Italcementi) e di grandi dismissioni di stabilimenti che pure a Trento avevano fatto storia, ai quali sono seguiti ora lo spostamento in sedi diverse ma nello stesso comune (vedi p.es. la Michelin), ora invece la cessazione totale delle attività precedenti (p.es. Sloi, Carbochimica), non senza casi di riconversione produttiva. Comunque, l'anno scorso nel territorio comunale avevano sede 1825 imprese industriali, e cioè poco più del 20% del totale di quelle registrate in provincia. Sotto il profilo di tali presenze per così dire "nominali" o

amministrative, il comparto produttivo assolutamente maggioritario è comunque quello delle costruzioni (1050 imprese, circa il 60% del totale) seguito a grande distanza da quelli davvero "industriali" delle fabbricazione e lavorazione di prodotti in metallo (120 imprese), della carta, della stampa e dell'editoria (111), delle macchine elettriche e ottiche (101), degli alimentari, delle bevande e del tabacco (71), della lavorazione del legno (65), dei tessili e dell'abbigliamento (50). Salvo pochissime eccezioni, emerge comunque un microcosmo industriale estremamente frammentato, poiché la stragrande maggioranza delle imprese con sede a Trento (il 94%) conta meno di 10 dipendenti, mentre solo 15 ne hanno da 100 a 300 e solo una ne ha più di 1000, l'unica in provincia di tale dimensione. A tale pulviscolo si mescola quello delle imprese artigiane dedite ad attività produttive, che sono 1576 di cui la metà (797) ascrivibili ai settori dell'edilizia e dell'impiantistica, e un terzo (256) a quello della meccanica. Quanto al numero delle persone impiegate nel settore secondario, esso sta sempre calando (e più che nel quinquennio precedente) e oggi può essere stimato in **meno di 12.000 addetti**.

Dal punto di vista territoriale - come era già successo in passato e come accade ovunque - le attività produttive vere e proprie tendono a concentrarsi in relativamente pochi distretti "specializzati", spostandosi dalle posizioni periferiche più tradizionali e relativamente prossime alla città in vere e proprie "zone" dedicate, site in luoghi più marginali designati e regolamentati allo scopo dal PUP e dai PRG via via succedutisi. Oggi sono ormai completi gli insediamenti di Campotrentino, Roncafort, Gardolo e Lamar, a nord, e quello di Man a sud, e quindi la dinamica in atto interessa soprattutto la piana sotto Ravina e la vasta, disordinata plaga già ampiamente intaccata e compromessa di Spini di Gardolo, peraltro straordinariamente delicata sotto il profilo ambientale. Sempre seguendo le indicazioni del PRG, si sono inoltre disseminate diverse altre zone produttive minori, occupate soprattutto da imprese artigiane, presenti numerose anche in alcune frazioni come p.es. Cadine, Sopramonte e Mattarello. La designazione di ciascuno di questi insediamenti, in genere, è avvenuta a scapito di ottime aree agricole e la loro realizzazione ha sempre prodotto configurazioni urbanistiche e architettoniche oltremodo deprecabili.

A loro tempo tutti questi distretti produttivi sono stati dimensionati progettualmente con molta larghezza, e di fatto sono assai cospicui: almeno 356 ettari, secondo gli ultimi conteggi³⁷. Di questi oggi solo 244,4 sono effettivamente occupati, sicché esistono molti grandi vuoti ancora da utilizzare per insediamenti industriali e artigiani, in particolare a Spini di Gardolo, Man e Ravina. Dei circa 112 ettari disponibili però il 40% è già oggetto

³⁷ Secondo il Documento programmatico 2000 la superficie impegnata dal PRG vigente per le zone produttive era assai maggiore, circa 391,5 ettari (vedi Appendice). Vi rientravano però diverse aree in realtà terziarie e l'area ex Michelin in quanto zona D1c.

di iniziative diverse, sicché davvero liberi - anche se spesso si tratta di situazioni ambientalmente critiche non tutte risolvibili con una semplice conferma delle previsioni vigenti (vedi il paragrafo 7.5. finale) - risultano circa 67 ettari di zone produttive che, con gli standard attuali (mediamente si tratta di 203,7 mq per addetto), potrebbero ospitare insediamenti con un complesso di addetti dell'ordine delle 3300 unità, un valore che appare più che tranquillizzante sia nella congiuntura attuale che in una lunga prospettiva.

Certo, si tratta di stime grossolane. Ma a fronte di tale rilevanti disponibilità, quali sono i fabbisogni? Purtroppo, allo stato attuale delle conoscenze non si può fare altro che rivolgersi a indizi assai fievoli e dubbi: le richieste di modifica allo strumento urbanistico vigente avanzate al Comune in ordine alla possibilità di utilizzare per attività produttive aree assegnate ad altre funzioni³⁸. La trentina o poco più di domande pervenute ultimamente sono quasi tutte attinenti insediamenti artigianali che solo in pochissimi casi hanno una consistenza tale da indurre a pensare alla necessità di nuove "zone" con questo destino, in particolare a Povo, Mattarello, Sopramonte e Cadine, dove le unità produttive implicate sarebbero più di una decina. La generalità delle altre richieste concerne invece lotti singoli che, sostanzialmente, si vorrebbero più vicini e comodi ai luoghi di abitazione dei titolari delle imprese e degli addetti.

Salvo un serio approfondimento sulle questioni più generali e importanti del pendolarismo (da ridurre) e sulla natura di forme insediative funzionalmente più miste delle attuali (da favorire per accrescere l'effetto città, ma senza peggiorare la qualità della vita) e salvo le considerazioni di genere ambientale che vedremo meglio alla fine, le quali meritano la massima attenzione, se le cose stanno davvero così il problema urbanistico delle attività produttive non appare dunque di rilevanza strutturale (così come non risulta strategico il ruolo dell'industria tradizionale nel futuro di Trento), tale cioè da impegnare il PUSG, ma piuttosto di normale metabolismo urbano e quindi da trattare con la altrettanto normale strumentazione di un PRG che va soltanto aggiornato.

³⁸ Vedi Documento Programmatico 2000, paragrafo 3.4.3.

3.4. Il sistema della mobilità

3.4.1. I problemi sul tappeto

Oggi a Trento, come in quasi tutte le città italiane, solo nell'area urbana centrale gli spostamenti avvengono in misura significativa mediante il trasporto pubblico o a piedi, e comunque la quota maggiore di mobilità è coperta dal trasporto privato, che assicura grande flessibilità e in certa misura grande libertà individuale, ma richiede una rete viaria estremamente estesa e un'ampia dotazione di parcheggi. In media, **un cittadino su due possiede un'auto e ogni giorno entrano o escono dal comune 140.000 veicoli**, un decimo dei quali penetrano fino all'area centrale nell'ora di punta mattiniera. I flussi di traffico riguardano per il 50% lo scambio con l'esterno, il 20% l'attraversamento e il 30% gli spostamenti interni, dovuti alla elevata specializzazione funzionale di alcune parti della città e con tre polarità principali, l'area centrale, Roncafort e Centochiavi³⁹. Naturalmente, le modalità degli spostamenti per studio o lavoro dipendono dalla collocazione delle attività che si intendono raggiungere e dall'età delle persone⁴⁰. Nelle ore di punta livelli di congestione dei principali assi di penetrazione e sulla tangenziale sono abbastanza elevati anche a causa di un sistema viario incompleto (manca un collegamento con la zona est della città), di strozzature locali e della presenza di importanti barriere come l'Adige e le infrastrutture ferroviarie e autostradali⁴¹. Per quanto riguarda i parcheggi, infine, l'offerta è di circa 15.000 posti auto contro un fabbisogno di circa 18.500 e quindi con un **deficit di circa 3.500 posti auto**.

Oggi l'incremento del traffico è di circa il 4% per anno, ma le tendenze in atto di redistribuzione spaziale della popolazione prospettano crescite anche del 20%, con un incremento generale degli spostamenti del 13% che può salire al 30% nelle zone suburbane, dove però ci sono spazi di sviluppo molto significativi anche per il trasporto pubblico. Negli spostamenti di scambio con l'esterno particolare rilevanza - oltre ai parcheggi di attestazione - devono dunque assumere i nuovi servizi metropolitani

³⁹ Le principali aree di generazione di traffico sono Gardolo (5996 spostamenti giornalieri con mezzo privato e 1818 con mezzo pubblico), Villazzano (4747 e 2147), S. Pio X (4216 e 2769), Clarina (2880 e 2212), Martignano (1961 e 1888), Cognola (2231 e 1774). Per quanto riguarda l'attrazione, in centro si dirige la maggioranza delle persone (13.674 spostamenti di cui 5633 con mezzo privato e 8041 con mezzo pubblico). Altre zone con forte potere di attrazione sono piazza Dante (3082 e 2284 spostamenti), Gardolo (3546 e 1546), S. Pio X (3358 e 1517), Ospedale S. Chiara (1934 e 4013), via Grazioli-via Barbacovi (1485 e 4832), Bren Center (4092 e 1048) e Solteri (3060 e 1024).

⁴⁰ Verso le aree centrali e l'Ospedale prevale il mezzo pubblico, nei distretti settentrionali quello privato. Circa il 60% degli spostamenti per lavoro avviene con mezzi privati, mentre quasi tutti quelli per studio e più dei due terzi degli spostamenti "per altri motivi" usano i mezzi pubblici. Per gli spostamenti brevi per lavoro si usa preferibilmente il bus, per quelli su distanze maggiori l'auto. Gli spostamenti prevalentemente con auto per acquisti, svago, relazioni sociali ecc, in aumento e imprevedibili dal punto di vista dei tempi e dei percorsi, sono causa non secondaria delle punte di traffico.

⁴¹ L'asse più trafficato in assoluto è via Brennero (circa 53.000 veicoli/giorno), ma notevoli sono anche i flussi in piazza Venezia (40.000), viale Verona (20.000) e la tangenziale (da circa 20.000 a circa 41.000 veicoli/giorno).

ferroviari e la riorganizzazione delle linee automobilistiche, oggi servite da un centinaio di mezzi dell'Atesina con 17-18 milioni di passeggeri/anno. In proposito va però detto che una recente simulazione effettuata dal Piano energetico comunale dimostra che un eventuale raddoppio della frequenza delle corse di autobus nelle zone suburbane avrebbe prestazioni peggiori di quelle dei singoli veicoli individuali sotto il profilo dei consumi energetici e dell'inquinamento, il che sembra aprire il campo a strategie radicalmente alternative, tutte da valutare (come per esempio quella di sostituire il servizio tradizionale di linea con altri più flessibili e mirati quali taxi collettivi o minibus a chiamata ovvero a frequenze elevate, come qua e là si sta già sperimentando).

Come già rilevato dal Documento programmatico 2000, anche a Trento in materia di mobilità, traffico, trasporti e viabilità l'aspetto cruciale è la continua oscillazione tra una programmazione globale spesso povera di esiti operativi e azioni di tipo settoriale, mentre è più che mai necessario perseguire una logica di sistema in quanto, operando su un meccanismo intrinsecamente complesso e in continua evoluzione, soluzioni concepite in un'ottica parziale possono rendere più difficile un approccio complessivo. Comunque, le principali problematiche urbanistiche sul tappeto sono:

- la gestione di flussi crescenti di autoveicoli che convergono ogni giorno dai comuni della provincia in ragione della funzione precipua del capoluogo e del numero considerevole di posti di lavoro offerti, che superano di gran lunga quelli occupati dai residenti;
- i fenomeni della suburbanizzazione e della diffusione residenziale cui si è già accennato, i quali si reggono appunto sul pendolarismo e la mobilità privata per lavoro, osservando che negli ultimi anni sono cresciuti anche gli spostamenti individuali "per altri motivi", cioè collegati alla espansione del benessere e delle attività nel territorio;
- le dinamiche insediative complessive a grande scala e gli effetti delle principali scelte localizzative: si pensi per esempio alla collocazione di funzioni direzionali e commerciali nel quadrante Nord, che ne ha fatto uno dei maggiori attrattori di traffico della provincia senza essere sostenuta adeguatamente da un sistema di trasporto pubblico; o per contro alla zona delle stazioni ferroviarie, un vero luogo nodale la cui conferma nel ruolo di porta di accesso principale alla città richiede però importanti interventi di rimodellamento fisico e funzionale;
- il rischio che le azioni sulla viabilità o sui nuovi sistemi di trasporto scompongano la forma fisica della città o i modi di viverla: si pensi per esempio al ruolo prevaricatore delle grandi arterie di scorrimento nel sistema insediativo già costretto nell'esiguo fondovalle, o al completamento del sistema infrastrutturale di interesse provinciale attorno al capoluogo, il quale sta costituendo una situazione che, se assicurerà maggiore

scorrevolezza e sicurezza al traffico attuale, rischia di convogliare verso Trento ulteriori flussi veicolari, scoraggiando l'uso del trasporto pubblico e sollecitando la creazione di ulteriori parcheggi.

La partita va dunque giocata contemporaneamente su questi elementi, operando sia in termini di regolazione dei comportamenti, sia di strutturazione degli spazi e delle singole opere. In particolare, va posta molta attenzione nell'assumere le decisioni riguardanti il collocamento o lo spostamento delle funzioni di grande rilievo che sono i principali attrattori di traffico (per esempio l'Ospedale, le attività terziarie, quelle di ricerca, i centri commerciali, ecc.).

3.4.2. Le azioni fin qui svolte e le scelte già compiute

Il recente **Piano urbano del traffico comunale**⁴² mira a recuperare i fabbisogni arretrati di infrastrutture e servizi per raggiungere un certo equilibrio fra domanda e offerta relativamente alle esigenze della mobilità urbana. Trascurando qui gli interventi previsti a breve termine per la regolazione del traffico e della sosta e per migliorare il sistema del trasporto pubblico con qualche variazione di percorsi e nuove linee, a medio termine - oltre all'introduzione di un sistema limitato di pedaggi sugli accessi - il PUT contempla la realizzazione di alcuni interventi stradali già previsti dal PRG vigente, i principali dei quali sono:

- lo svincolo di Martignano sulla tangenziale nord-est;
- il collegamento della SS.47 della Valsugana con via Venezia (con ripristino della svolta a sinistra in discesa a Ponte Alto, in esecuzione) e un tunnel fra Ponte Alto e Maso Jobstraibizer (in corso di appalto), entrambi finalizzati a eliminare o comunque limitare il traffico che attraversa San Donà;
- il raccordo tra via De Gasperi e la tangenziale ovest (in corso di esecuzione);
- lo spostamento della circonvallazione tra Italcementi e Piedicastello in un nuovo tunnel a ovest della sede attuale, con due nuove penetrazioni in città rispettivamente sino a piazzale Sanseverino (con nuovo ponte sull'Adige in asse con via Verdi) e sino all'Ospedale Santa Chiara (con collegamenti anche con via Muredei e via Degasperri e poi prevalentemente in tunnel fino a via Gocciadoro);
- la costruzione di un nuovo casello autostradale Trento sud e il suo collegamento con la circonvallazione, con conseguente deviazione dei flussi provenienti dalla SP.90 Destra Adige.

⁴² Redatto dalla società Ata con il coordinamento dell'ing. Bruno Gobbi Frattini e approvato dal Consiglio comunale il 17 febbraio 1999.

Per il sistema della sosta dei veicoli privati il PUT indica:

- la copertura dell'Adigetto tra il ponte di San Lorenzo e il Palazzo delle Albere e la formazione di un nuovo parcheggio (800-1200 posti auto);
- l'espansione del parcheggio dell'Ospedale già programmata dalla Provincia in relazione all'ampliamento e alla riqualificazione del SantaChiara (600-800 p.a.)
- la formazione di un nuovo parcheggio integrato nella futura struttura universitaria in piazzale Sanseverino (300-400 p.a.);
- alcuni grandi parcheggi di interscambio nella periferia nord e sud.

Altri suggerimenti riguardano l'opportunità di realizzare nuovi parcheggi in via Giusti (Liceo scientifico, circa 400 p.), via Endrici (campo da calcio parrocchiale del Santissimo, circa 400 p.), via Tommaso Gar (circa 500 p.) e in corrispondenza di alcuni poli di attrazione nella zona del Top Center e del Bren Center a Trento Nord, oltre ad alcuni parcheggi di interscambio con il trasporto pubblico (in particolare nell'area ex Zuffo, in viale Verona presso il palazzo delle Finanze e a Trento Nord vicino all'ex Ferriera), pensando anche a tariffe combinate.

Riguardo infine al trasporto pubblico, il PUT ripropone un tema più che maturo: l'uso delle linee ferroviarie locali della Trento-Malé e della Valsugana per un servizio di tipo metropolitano, delle quali indica le connessioni e gli interscambi modali.

Il quadro a più lungo termine contempla infine altre operazioni di riorganizzazione viabilistica e una maggiore integrazione dei diversi modi di trasporto, con l'obiettivo di strutturare con una gerarchia più chiara l'intero sistema viario e migliorarne le prestazioni.

Ma anche altre ipotesi per il potenziamento del trasporto pubblico formulate di recente meritano seria considerazione, come per esempio lo studio intitolato "Mobilità pubblica alternativa Trento"⁴³, che formula una proposta innovativa per un collegamento tra piazza Venezia, il ponte sul Fersina presso le Dame di Sion, Mesiano e Povo. L'ipotesi appare non molto approfondita quanto all'impatto sullo spazio urbano e il territorio collinare e dice ben poco sui costi di gestione (che invece bisogna presumere rilevanti), ma l'idea dell'impiego di **sistemi tecnologici avanzati di risalita** già offerti dal mercato, capaci di avere un ruolo di rilievo nella mobilità tra la collina e il fondovalle mediante collegamenti urbani stabili, è certamente di grande interesse soprattutto laddove si tratta di superare dislivelli che scoraggiano la mobilità pedonale o ciclabile. Esempi analoghi sono sempre più diffusi e in alcuni casi costituiscono dei veri e propri casi di successo. I punti nodali

⁴³ Francesco Cocco, Rovereto, marzo 1997

sono la scelta del tracciato, la localizzazione dei siti di partenza e di arrivo (che devono costituire dei veri e propri luoghi urbani e vanno connessi al sistema complessivo della mobilità), nonché la scelta della tecnologia (che deve consentire la gestione senza personale fisso).

Altrettanta se non maggiore attenzione merita un lavoro di poco successivo sul quadro generale del sistema della mobilità - "Problematiche e prospettive del sistema dei trasporti pubblici di Trento"⁴⁴ - il quale concerne in particolare il **potenziamento della ferrovia statale della Valsugana** e la sua **connessione con la concessionaria Trento-Malé**. Più coerente con le scelte già formulate dalla Provincia e con i suoi programmi, questo studio riprende e integra le analisi e le proposte sviluppate in sede di Piano urbano del traffico per valorizzare le due linee allo scopo di fornire un servizio suburbano e urbano di standard metropolitano e pertanto concorrenziale tanto con il mezzo privato quanto con il mezzo pubblico su gomma, rafforzando i legami di interconnessione esistenti tra le comunità delle valli più prossime e la città stessa. Sono delineati alcuni scenari che comportano l'adozione di tecnologie alternative di trasporto e richiedono investimenti diversi, ma tutti mirano a integrare il servizio delle due linee nel **nodo della stazione ferroviaria** e prevedono la realizzazione di alcune **nuove fermate** lungo entrambi i tracciati attuali nelle aree abitate più dense, e presso poli di grande attrazione, come le zone terziarie di Trento nord e l'Ospedale Santa Chiara (ma soluzioni analoghe dovrebbero essere previste anche in corrispondenza dei distretti destinati ai futuri maggiori sviluppi, come quelli della ex Michelin, del nuovo insediamento ospedaliero "al Desert", della residenza universitaria e di uffici pubblici a sud, del polo universitario a Mesiano-Povo). Inoltre, per servire con lo stesso standard di qualità le comunità poste a sud della città, si contempla l'introduzione di una **linea forte su gomma** di caratteristiche innovative e a trazione elettrica, mentre per il potenziamento dei collegamenti con i sobborghi collinari si parla anche qui di **funivie**. Si raccomanda ancora la realizzazione di una serie di interventi di contorno quali la chiusura dell'attuale casello autostradale Trento centro e la realizzazione di un nuovo casello Trento sud, la costruzione di vari **parcheggi di interscambio** e di un accesso diretto mediante un sistema innovativo dedicato, con un grande parcheggio a Piedicastello a servizio del centro città grazie al nuovo ponte sull'Adige in asse con via Verdi previsto dal PRG e dal PRUSST. Per invogliare l'utilizzo dei **parcheggi di attestamento** e consentire l'integrazione di attività di mercato con l'area di stazionamento si suggerisce una tipologia qualificata sia per quanto riguarda gli spazi, sia relativamente ai servizi offerti all'utente. Da ultimo, lo studio propone l'adozione di una serie coordinata di misure normative intese a rafforzare l'effetto degli interventi, tra cui

⁴⁴ Italconsult, Semaly, Ata Engineering, maggio 1998.

una politica tariffaria differenziata e crescente verso il centro per la sosta e l'introduzione di sistemi di pagamento avanzati.

Infine, va ricordato lo **studio in corso da parte della società Atesina** circa il riordino e il potenziamento del suo servizio urbano. A proposito del centro di Trento, recentemente si è molto dibattuto su altri due nuovi parcheggi destinati a soddisfare una domanda crescente di equipaggiamenti per la sosta delle auto di quanti accedono alla zona pedonale, che il PUSG considera con favore ma che richiedono ulteriori verifiche sia progettuali che in ordine alle riserve di carattere generale recentemente avanzate su tali iniziative da parte della Atesina, la quale vi si oppone perché la loro realizzazione sottrarrebbe linfa vitale ai propri programmi di sviluppo. Il primo si colloca sotto **Piazza Dante** e il secondo sotto **Piazza della Mostra**. Quest'ultimo - frutto di una ventennale e non esemplare vicenda progettuale - è già inserito nel PRUSST e dunque va ritenuto ormai deciso. Tuttavia il Programma urbanistico di struttura generale conferma le riserve formulate l'anno scorso⁴⁵, che sono riassumibili in due raccomandazioni:

- l'approccio eminentemente tecnicistico del progetto contemplato dal PRUSST non deve assolutamente distorcere l'intento prioritario dell'intervento, che era e rimane sempre quello di recuperare la Piazza della Mostra e conseguentemente il Castello alla città. Se i due aspetti non si escludono, il secondo va senz'altro valorizzato con una soluzione migliore, come quella dell'iniziale progetto De Carlo;
- occorre verificare più seriamente l'effettiva necessità del complesso marchingegno viabilistico previsto e il suo impatto urbanistico-architettonico nel contesto circostante, in particolare per quanto riguarda la complessa rotatoria in Piazza Venezia e le dimensioni stesse dell'opera, che rischia di generare in tutti i dintorni un traffico ben superiore all'attuale.

Le indicazioni e le proposte sopra esposti sono considerate con molta attenzione dal Programma, che è appunto tenuto a formulare scenari di lunga prospettiva in materia e a dar loro la veste più idonea. Quasi tutti gli intenti richiamati sono sostanzialmente condivisi, ma il PUSG li seleziona e li inquadra a dovere, facendo proprie le preoccupazioni dello stesso PUT laddove esso sottolinea - giustamente - che un approccio fondato sulla ricerca di condizioni di equilibrio fra domanda e offerta di mobilità porta inevitabilmente a ricreare le condizioni attuali di tensione a livelli quantitativamente più elevati, attivando una sorta di spirale perversa.

⁴⁵ Il Documento programmatico 2000 dedica molte pagine alla questione nel paragrafo 4.2.2.

4. Le questioni affrontate e le scelte di fondo del programma

4.1. I risvolti urbanistici della qualità della vita

Il problema centrale che non solo il PUSG, ma l'intero nuovo sistema di pianificazione urbanistica intende affrontare è quello della cosiddetta "qualità della vita". In una città operosa e civile come Trento essa non è affatto così cattiva come spesso si dice, ma bisogna prendere atto che oggi se ne è piuttosto insoddisfatti e che essa è universalmente ritenuta assai migliorabile, soprattutto pensando a un grande rilancio dell'immagine urbana in un quadro competitivo dello sviluppo (vedi *Piano strategico* municipale).

Come è noto, tale qualità della vita è dovuta a moltissimi e disparati fattori perché vi convergono aspetti economici, sociali, ambientali e sanitari, di sicurezza, di attenzione verso soggetti sensibili, e molti altri ancora che talvolta sfiorano appena la dimensione urbanistica (vedi *Piano sociale* municipale, luglio 2001). Le rilevazioni periodiche svolte in materia da parte di organismi di varia natura collocano già Trento, quasi sempre, nella parte alta della graduatoria delle città italiane⁴⁶, ma naturalmente ciò non toglie che si debba progredire ancor più. E infatti, numerose iniziative mirate dell'Amministrazione sono già in corso. Bisogna comunque assumere che ogni intervento rivolto alla organizzazione fisico-funzionale dello spazio debba puntare allo stesso scopo. I compiti che si profilano sono di grande impegno e richiedono una sapiente interazione con i soggetti sociali che possono indicare il senso vero degli spazi usati e vissuti, cioè quelli che effettivamente misurano la qualità della vita.

Oltre a quelli in cui ci siamo già ripetutamente imbattuti, vi sono diversi casi nei quali i risvolti urbanistici della qualità della vita sono più espliciti e a cui dunque un piano regolatore deve prestare maggiore attenzione.

Tra gli **aspetti sociali**, le caratteristiche demografiche attuali della popolazione trentina (invecchiamento, un terzo delle famiglie composto da una sola persona, ecc.) e la presenza crescente di gente di cultura diversa, assieme alla cresciuta sensibilità nei confronti dei temi del benessere personale e dei valori civili, impongono di assicurare per esempio:

⁴⁶ Per esempio, quanto a livello di sostenibilità la recente rilevazione Ambiente Italia ("Ecosistema urbano 2000") pone Trento al 13° posto sui 101 capoluoghi italiani esaminati.

- la disponibilità di abitazioni confortevoli, di quartieri ben attrezzati e di equipaggiamenti e servizi idonei per tutti i ceti sociali, in particolare per quelli emarginati e/o meno fortunati;
- le configurazioni e le funzioni dello spazio urbano più vantaggiose per le persone che vivono da sole, per gli anziani con ridotta mobilità, per le donne che esigono sicurezza, per i bambini e i giovani, ecc.;
- l'esistenza di spazi e luoghi idonei a favorire l'incontro e (se possibile) l'integrazione di culture differenti o ad agevolare i nuovi abitanti a divenire cittadini come tutti gli altri;
- la promozione di comportamenti più vantaggiosi sia per gli individui che per la collettività (per esempio, occorre contenere il traffico e favorire l'uso del trasporto pubblico, utilizzare in modo lungimirante le risorse, gestire razionalmente lo smaltimento dei rifiuti, ecc.), con una partecipazione consapevole e responsabile della comunità all'indirizzo e alla gestione del "metabolismo urbano".

Anche una **buona regolazione del sistema della mobilità e della circolazione** ha a che fare con la qualità della vita. Gli interventi orientati a soddisfare i flussi crescenti di traffico automobilistico incidono fortemente sulla forma della città perché ne incentivano la dilatazione e sminuiscono quell'effetto agglomerativo che costituisce l'essenza stessa della condizione urbana. Il traffico automobilistico genera altri effetti negativi quali rumore, emissioni, rischio, e le numerose norme di prevenzione e mitigazione (regolamentazione da un lato del traffico, dei limiti di velocità ecc., dall'altro della sagoma delle strade, della forma degli spazi pubblici ecc.) hanno importanti ricadute non solo su aspetti organizzativi della vita cittadina, ma anche sulla struttura e la configurazione fisica degli insediamenti. Su questo l'Amministrazione sta lavorando con impegno attraverso la zonizzazione acustica e con interventi viabilistici, ma pure altre azioni (quali per esempio la regolamentazione dei tempi della città) possono avere forti interazioni con il sistema della mobilità, modificando le modalità e i ritmi di afflusso in alcune aree.

Nella **tematica ambientale** le scelte e le azioni urbanistiche da compiere in fatto di miglioramento della qualità della vita devono integrarsi con le iniziative già in atto da parte dell'Amministrazione, ricordando che Trento ha già aderito alla "Carta di Aalborg", impegnandosi a un processo di ricerca dello sviluppo sostenibile ("Agenda 21 locale")⁴⁷. In materia, sempre sotto il profilo urbanistico, occorre assicurare:

⁴⁷ La "Carta delle città europee per uno sviluppo durevole e sostenibile" è stata firmata ad Aalborg, in Danimarca, nel maggio del 1994, al termine della Conferenza sulle città europee sostenibili. La Dichiarazione di principio, rilevando la responsabilità dei centri urbani di dimensioni medie e grandi nel degrado ambientale, sottolinea "l'impossibilità di giungere a un modello di vita sostenibile in assenza di collettività locali che si

- la massima presenza possibile del verde, da incrementare e integrare con i percorsi e i luoghi della vita quotidiana. Di solito quando si parla di “verde urbano” si fa riferimento alla sua funzione ludico-ricreativa, di connettivo fra diversi tessuti e funzioni urbane, di ripristino e/o mantenimento di reti ecologiche tra ecosistemi distanti. Effettivamente, è proprio il rapporto fra edificato e spazio “naturale” (per quanto antropizzato) a caratterizzare il volto della città, e l’esistenza di spazi aperti verdi è essenziale per la qualificazione del paesaggio urbano. È chiara la differenza che corre tra gli spazi verdi cittadini (già molti e di tipo diverso), quelli agricoli e il paesaggio degli ecosistemi più “naturali” quali boschi, prati e pascoli, ma l’obiettivo di qualità ambientale è comunque unico. A Trento le zone ricoperte da vegetazione - siano parchi storici, aree più naturali, giardini di quartiere o aree riservate all’orticoltura - sono già oggi considerate come un tutt’uno e vari sono i progetti in atto per collegarle tra loro⁴⁸. Percorsi pedonali e sentieri devono unire le zone liberamente accessibili con i quartieri residenziali, le zone di svago, i siti panoramici e i monumenti, e tali esigenze sono strettamente collegate con quelle di protezione della natura e del patrimonio culturale. Si tratta di migliorare gli aspetti qualitativi e quantitativi delle diverse tipologie funzionali di verde con una politica di spazi maggiormente differenziati e la creazione dei corridoi verdi di collegamento tra le varie aree ricreative, anche in forma di piste ciclabili, sia tramite grandi progetti come quello del nuovo parco di Melta di Gardolo (con l’ambizioso fine di riqualificare un’area urbana marginale degradata e di creare un polo verde a nord della città), sia tramite interventi piccoli, ma distribuiti a tappeto sul territorio. Anche la costituzione ex-novo e il ripristino di strutture ed elementi lineari particolari sono spesso invocati per il mantenimento del paesaggio, ma il loro valore ecologico può essere altissimo: siepi semi-naturali, alberi isolati, filari e muri a secco sono elementi fondamentali e ripristinarli o mantenerli significa conservare il disegno del paesaggio agricolo, ma anche spazi vitali per flora e fauna specifici. Per compensare la tendenziale perdita dei caratteri del paesaggio rurale

ispirino ai principi di sostenibilità”. Se le città hanno un ruolo fondamentale nello stimolare un cambiamento “negli stili di vita e dei modelli di produzione, di consumo e di utilizzo degli spazi”, gli strumenti per perseguire lo sviluppo sostenibile più idonei risultano quelli rivolti al trattamento dei dati ambientali, la pianificazione ambientale, gli strumenti normativi, quelli di tipo economico e di informazione, nonché gli strumenti per stimolare e favorire la partecipazione dei cittadini. Il documento propone infine l’avvio di una “Campagna delle città europee sostenibili”, e tale iniziativa è sostenuta attivamente dall’Unione Europea.

⁴⁸ Esempificativo è lo studio di fattibilità per la costituzione di una rete pedonale di collegamento tra il parco di Gocciadoro e la frazione di Mattarello, attraverso l’abitato di Madonna Bianca, per il miglioramento della vivibilità, il ripristino di corridoi ecologici e il recupero del paesaggio. Diverse tipologie di percorso sono state evidenziate ricalcando in parte antiche vie abbandonate, ipotizzando il recupero di aree marginali degradate e prevedendo la costituzione di nuovi collegamenti. Tra questi c’è un tracciato che unisce tre giardini storici della zona (ville Mersi e Tambosi a Villazzano e villa Zelgher a Madonna Bianca), mentre un altro collega Madonna Bianca e il “Bosco della città” sul Dosso di San Rocco, un’area boschiva di grande importanza ecologica e ricreativa progettata e gestita dalla Provincia, il cui recente recupero rafforza l’idea della valorizzazione della collina orientale. Il Doss di Sant’Agata si caratterizza per la qualità del paesaggio umano

tradizionale (in particolare nel fondovalle sempre più votato a una agricoltura intensiva e monoculturale) è già stata individuata una vasta area agricola di proprietà comunale nei pressi del parco di Gocciadoro (al quale sarà collegata) per la creazione di un "parco frutteto" che, attraverso una programmata fruizione pubblica, abbia anche valore didattico. Anche le idee in fatto di "parchi agricoli" non mancano. In tutta questa materia l'azione comunale si avvale già del Regolamento del verde, del Piano decennale di gestione delle alberate e della Consulta comunale per il verde pubblico, che ha proposto la redazione di un "Piano-struttura paesistico-ambientale" basato su intenti generali di protezione della natura e del paesaggio, da cui far derivare obiettivi specifici e conseguenti misure per la loro realizzazione;

- il contenimento delle superfici pavimentate negli spazi urbani non edificati, sia privati (la continua estensione degli squallidi piazzali di parcheggio in superficie si riflette in un peggioramento sensibile del microclima oltre che nella banalizzazione del paesaggio urbano), sia pubblici (molti *parterre* dei viali alberati sono sempre più spesso utilizzati per la sosta delle auto e quindi coperti di asfalto, cioè sono "perduti");

- il contenimento delle emissioni gassose, che provengono soprattutto dal settore trasporti e mobilità, come segnala il *Piano ecologico-ambientale* del Comune, il quale, oltre a un allegato di proposte di integrazioni urbanistiche al Regolamento edilizio e di Norme tecniche di attuazione per la costruzione o ristrutturazione di edifici con criteri di risparmio energetico, fornisce alcuni suggerimenti di cui è necessario tener conto, fra cui quello in materia di spostamenti interni tra zone urbane e suburbane;

- il controllo e la riduzione dei rumori. Il Comune si è già dotato di una zonizzazione acustica e del piano di risanamento, il quale contempla la classificazione acustica del territorio, il coordinamento in materia degli strumenti urbanistici già adottati, del PUT e degli altri strumenti previsti dalla legislazione vigente in materia ambientale, e infine l'adozione di appositi regolamenti. Naturalmente le determinazioni del *Piano di risanamento acustico* si riflettono sui temi della mobilità, dei parcheggi e del traffico in genere, ma pure su quelli della qualità costruttiva degli edifici, degli orientamenti e delle sistemazioni a terra;

- il contenimento dell'inquinamento da campi elettromagnetici, oggi questione imprescindibile per la predisposizione di qualsiasi strumento urbanistico che si rispetti. Già alcuni grandi progetti hanno richiesto modifiche per la presenza di elettrodotti (per esempio quello della zona sportiva e a verde di Melta di Gardolo) e già si stanno

legata ai terrazzamenti e ai grandi prati della sommità. Terzo vertice di un triangolo ideale è il Doss Trento, la cui forte "personalità" necessita di una rivalutazione quanto mai attenta.

considerando operazioni di bonifica di zone consolidate (per esempio a Martignano). Per le fasce di rispetto degli elettrodotti, il progressivo spostamento di quelli esistenti e la collocazione dei nuovi in appositi "corridoi energetici" territoriali, e per le restrizioni o le cautele imposte ai ripetitori radiotelevisivi e della telefonia mobile occorre tener conto delle disposizioni legislative che si stanno perfezionando in sede sia nazionale che regionale;

- l'eliminazione di ogni tipo di rischio ambientale, sia naturale che prodotto da interventi dell'uomo.

La questione della **sicurezza** è un altro campo dove l'Amministrazione ha già attivato un progetto che si connette a una rete di collaborazione europea. Molte delle indicazioni che emergono dalle esperienze fin qui condotte inducono a ripensare l'organizzazione di tanti spazi urbani e privati limitando in qualche caso la libertà creativa dei progettisti, materia soprattutto da Regolamento edilizio, ma sulla quale bisogna agire anche a livello urbanistico in particolare per quanto attiene ancora una volta a:

- il sistema viario in relazione agli utenti deboli, quali i pedoni ed in particolare i bambini e gli anziani;
- la buona configurazione degli spazi aperti, pavimentati o no, considerando le modalità reali del loro utilizzo (oggi i parchi, i luoghi pubblici in genere e le autorimesse in particolare sono indicati tra i luoghi che più incutono insicurezza).

Qualsiasi buon manuale di tecnica urbanistica (specialmente straniero, a dire la verità) presta la massima attenzione a tutte queste problematiche, e ad altre del genere su cui potremmo continuare, la gestione delle quali attiene peraltro a quella che dovrebbe essere una normale pratica di buon governo edilizio e urbanistico cittadino. Il PUSG ritiene che lo stesso debba valere per altri aspetti della qualità della vita urbana che riguardano un'ultima tematica assai poco praticata anche a Trento, ma sulla quale le sue assunzioni di fondo vogliono essere più esplicite: quella dell'**estetica urbana**.

L'idea, da dare per scontata, è che si viva assai meglio in una città bella e ben tenuta che in una non bella e dall'aspetto trascurato, e che questi valori debbano essere perseguiti in ogni loro manifestazione. Trento non è affatto una brutta città e tantomeno mal tenuta, ma soprattutto nelle zone urbanizzate la configurazione fisico-funzionale dell'abitato negli ultimi trent'anni ha in gran parte perduto dei validi riferimenti simbolico-culturali e funzionali, con le loro matrici e con le loro determinanti territoriali, e rischia davvero parecchio di diventare troppo banale e confusa, quindi inaccettabile. Anche sotto

questo profilo i fenomeni che caratterizzano la dinamica strutturale della città e del suo territorio evidenziano non poche strozzature e criticità nei processi insediativi e ambientali che fanno apparire inefficace l'apparato urbanistico tradizionale del PRG vigente, il quale mira a governare soprattutto la dimensione funzionale-quantitativa del metabolismo edilizio e urbano, con dispositivi previsionali e normativi non idonei e sostanzialmente inefficaci per quanto riguarda gli esiti qualitativi, morfologici e prestazionali che oggi vediamo. Occorre dunque cambiare rotta, e infatti un obiettivo sul quale il Documento programmatico 2000 insiste molto - e su cui occorre dunque focalizzare l'attenzione - è proprio quello di **assoggettare il valore meramente prestazionale del sistema insediativo a quello di natura più complessa che è espresso dalle configurazioni spaziali dei diversi ambiti del territorio comunale**, a vario titolo urbani e non urbani, e che è inerente la forma di ciascuna membratura degli abitati, i paesaggi nei quali si inseriscono e quelli creati da tali membrature. Tale valore "civile" della forma urbana - di ordine superiore e di tipo socioculturale oltre che ambientale - deve invece essere prioritario in ogni momento e atto pianificatorio e progettuale.

La questione riguarda la **qualità edilizia e insediativa delle configurazioni generali e specifiche della città**, nel suo insieme e nelle sue diverse membrature, nonché quella degli spazi aperti di ogni tipo, prescindendo ovviamente dai luoghi dove essa è già presente e riconosciuta, dove non resta che difenderla strenuamente e valorizzarla. Questo aspetto della qualità della vita, troppo spesso ignorato o sottovalutato e non facile da affrontare anche perché i limiti tra pubblica utilità e pubblica convenienza si fanno sempre più sfuggenti, impone di curare con grande attenzione le relazioni che vanno istituite tra le disposizioni "legali" delle regole urbanistiche e quelle propriamente "progettuali" o meglio architettoniche che prefigurano le effettive realizzazioni fisiche in fatto di sistemi insediativo e infrastrutturale, di organizzazione degli spazi aperti, di valori paesaggistico-ambientali ecc. Tali approfondimenti, a loro volta, richiedono soggetti adeguati e sedi istituzionali che l'avvio del nuovo sistema di pianificazione ha cominciato a delineare e a sperimentare.

Su questi aspetti, in definitiva, si assume che a Trento, per migliorare la qualità della vita, **urban planning e urban design non vengano più intesi come discipline e pratiche distinte**, ma debbano coniugarsi armoniosamente in ciascun momento o fase progettuale, senza forzature dell'una componente sull'altra. Possiamo sintetizzare tale assunzione di base - una vera svolta rispetto ai modi con i quali ha finora operato l'urbanistica trentina - con i due concetti di "**adattività**" e "**pianificazione per progetti**", ai quali d'ora in avanti sarà dunque necessario attenersi. Il primo concerne l'idea che nessun intervento di trasformazione possa essere consentito senza intenti di

qualificazione e riqualificazione formale che trovino nei caratteri ambientali, nella storia e nella geografia dei luoghi le sue motivazioni di fondo, le ragioni del suo radicamento e le sue probabilità di successo. Il secondo quella che nessuna importante iniziativa e decisione urbanistica ed edilizia possa essere formalizzata senza adeguate prefigurazioni e verifiche progettuali, cioè senza valutazione preventiva delle configurazioni architettoniche (magari alternative) che ne conseguono e del loro impatto nel contesto.

Vedremo subito come questi concetti - riguardanti in sostanza il contenuto estetico delle scelte che competono a ogni livello della pianificazione - si traducono anche in indirizzi operativi a grande scala, di natura appunto strategica e strutturale.

4.2. I modelli spaziali di riferimento e gli indirizzi generali di progettazione urbana in chiave ambientale

Secondo il Documento programmatico 2000 e quello di indirizzo del Consiglio comunale 2001, bisogna assumere che a Trento l'assetto insediativo e infrastrutturale della città e del territorio - in ogni sua componente - debba essere impostato e regolato in chiave eminentemente ambientale, a partire dai modelli spaziali che hanno caratterizzato la formazione degli insediamenti nei diversi paesaggi e da quelli che caratterizzano il presente della città e delle sue diverse frazioni. Questo obbliga anzitutto a riconoscerli ragionando sul rapporto fra le attività e le localizzazioni umane e la geografia più vasta che le accoglie e alla quale esse vanno conformate, in una certa prospettiva temporale, e a cercare di capire cosa significa radicarsi urbanisticamente su una ritrovata "trentinità" genetica dei luoghi e al tempo stesso pianificare per progetti in modo innovativo.

Malgrado gli sforzi compiuti dagli strumenti urbanistici vigenti negli ultimi trent'anni e più, la configurazione complessiva di Trento, in particolare nei quadranti atesini di fondovalle e collinari, tenuto conto delle matrici geografiche e topografiche locali - che sono fortemente connotanti - e di quelle storico-evolutive degli insediamenti nei rapporti istituiti con esse, resta quella frazionata e non-finita di un organismo aperto. Trento non è mai stata e non è una città compatta, monocentrica o radiocentrica, e nemmeno una città lineare, nonostante la sua estensione nel fondovalle. Si tratta invece di una realtà insediativa più complessa, dotata sì di una forte polarità principale - storicamente consolidata e sempre vitale - ma sostanzialmente policentrica e disarticolata in un territorio che presenta differenti identità paesaggistiche, ambientali e antropiche. Trento, insomma, è quella che il Documento programmatico 2000 ha efficacemente definito una

"**città-arcipelago**", costituita da un variegato sistema di abitati connotati ciascuno a suo modo, che si insinuano fra i diversi declivi montani e si diramano nelle piane e sulle terrazze. E' proprio questa ineludibile constatazione che induce a rivedere i modelli insediativi e la concezione della forma urbana che ispirano il PRG vigente, perché l'evoluzione di Trento pare sopportare difficilmente l'imposizione di modelli desumibili dalla "città compatta" tradizionale, fondati su una stretta relazione fra maglie stradali ed edificazione continua e tali da presumere la costituzione di precisi limiti di demarcazione fra ciò che è "urbano" e ciò che non lo è.

Ma occorre anche osservare che sul bordo vallivo occidentale di tale arcipelago le presenze parallele dell'Adige rettificato, della linea ferroviaria del Brennero, dell'autostrada e della tangenziale hanno costituito nel tempo un fascio infrastrutturale che dà luogo a una fortissima discontinuità fra l'abitato a est e la ripida ed aspra gronda montana del Bondone e relega a un ruolo molto marginale Vela, l'antico borgo di Piedicastello e la presenza rilevantissima del Doss Trento, ormai divenuto del tutto estraneo all'organismo urbano. Parte integrante di questa struttura lineare, il fiume conduce vita separata dalla città da più di un secolo, cioè da quando è la ferrovia a segnare il limite ovest della città come un vero e proprio moderno muro urbico. La rettifica dell'Adige dalla configurazione naturale a meandri, lenta e coinvolgente, non solo gli ha dato un andamento artificiale rettilineo e veloce, lo ha "canalizzato", ma ha mutato sostanzialmente il rapporto fra città, fiume e paesaggio. Se Trento era nata in simbiosi con l'Adige e vi si appoggiava, la città moderna ha spezzato i suoi legami col fiume, ridotto a mera presenza "idraulica", mentre la fascia di territorio tra fiume e ferrovia è divenuta in gran parte dominio delle installazioni industriali e militari e degli impianti di servizio, con l'unica sostanziale eccezione del quartiere di Cristo Re. Comunque, anche i luoghi percorsi dal grande fascio infrastrutturale - che proprio nel suo segmento trentino si irrobustisce e si intreccia più volte - sono fortemente connotati, tanto da costituire un ambito a sé, quello degli attraversamenti rapidi e delle installazioni "sgradite" di rango non solo cittadino, cioè delle relazioni territoriali extra-urbane, alternativo alla rete delle relazioni urbane interne che si continua a tessere nella città consolidata. Pure in questa "**città dei flussi**" l'approccio del PRG vigente - che ha confermato le vocazioni dei siti ma ha visto sostanzialmente fallire il suo slogan della "finestra sull'Adige", tradottasi in una banale lottizzazione intensiva - va ripensato in ben altre chiavi progettuali e prospettive spaziali.

La "città-arcipelago" si fonda sull'utilizzo delle posizioni soleggiate e amene dei conoidi pedemontani (in particolare nella vasta plaga orientale), che si coniuga con la campagna e il paesaggio collinare circostante. La "città dei flussi" invece si basa sulle

grandi infrastrutture di comunicazione e sugli equipaggiamenti "speciali". Ma i due modelli insediativi che si sovrappongono nel quadro della vallata, entrambi di matrice fondamentalmente anti-urbana - se si pensa alla città come a un'entità compattamente edificata e definita da spazi precisi, ben delimitati, "finiti" - devono integrarsi interagendo reciprocamente con gli elementi antropici e quelli della geografia naturale (i colli, il paesaggio agrario, l'acqua corrente). A tal fine l'uno deve lavorare su una geometria di tipo "randomico" o "frattale"; l'altro su una geometria del movimento, entrambe antitetice a quella euclidea che presiede alla forma della città compatta, almeno nelle sue espressioni di età moderna. Pertanto, **nella città-arcipelago e nella città dei flussi la concezione dello spazio urbano non deve essere quella "chiusa" della strade o delle piazze, ma quella "aperta" della campagna, del parco, delle vedute** larghe e panoramiche, del percorso rurale. L'orizzonte di questi spazi non deve essere quello ravvicinato delle cortine edilizie, ma quello molto più largo del profilo montano che incornicia la valle.

In parte diverso è invece il discorso per il terzo modello spaziale di cui tener conto, e cioè quello più tradizionale che ha conformato la "**città consolidata**" di cui abbiamo già detto, costituita da tessuti compatti e continui vocati alla densificazione, alla saturazione, allo sbarramento della valle. Anch'essa ha avuto reali o potenziali rapporti genetici col paesaggio geografico: la città murata nasce sul meandro del fiume, quella ottocentesca cresce su un sistema di grandi viali alberati in congiunzione col paesaggio agricolo, quartieri come Madonna Bianca o Villazzano Tre si fondano su principi di *landscaping* del terreno e su un dialogo panoramico fra la residenza e la vallata. Questa città - limitata a ovest dalla ferrovia e sfrangiata a est in collina - è disaggregabile in parti piuttosto autonome nella loro morfologia: è una "**città-mosaico**" le cui tessere sono separate da alcuni risicati (ma potenziabili) canali di relazione interstiziali (il Fersina, corso Tre Novembre, i viali sull'antico alveo dell'Adige, la linea ferroviaria Trento-Malé e quella della Valsugana). Il suo destino è di trovare nuova linfa dai raccordi possibili con le due altre città di cui s'è parlato, e la strategia più credibile appare quella di un'azione riqualificatrice sugli interstizi, sulle aree di margine interno e quindi sui sistemi di relazione fra le varie parti più o meno conformate, non tanto per operare ricongiunzioni e omologazioni, ma per valorizzare le differenze e le identità di ciascuna di esse entro un sistema articolato e interagente. Acquistano perciò il massimo peso le azioni di **riqualificazione delle aree in fregio alla ferrovia** (come siti di possibile connessione con la città fluviale potenziata dai sistemi di attraversamento trasversali di via Verdi, di via Madruzzo, di via Monte Baldo ecc., o con la zona produttiva nord); di **quelle in fregio al raccordo tangenziale fra**

Gardolo e la zona direzionale-commerciale di Centochiavi e Campotrentino (come aree di possibile connessione fra i territori settentrionali e la città compatta); di quelle **lungo via Madruzzo e intorno al Seminario**, lungo il *Ring* **da piazza Venezia a piazza Fiera** (come possibili connessioni fra città storica e città consolidata); delle aree **lungo il Fersina e il viadotto ferroviario della Valsugana**, futura linea metropolitana di superficie (quali connessioni fra la città consolidata e i quartieri meridionali nonché come canali di relazione trasversale con la fascia fluviale); e infine delle vaste **aree di parco (attrezzato o agricolo) interposte fra la città di valle e gli insediamenti collinari** (Casteller, Gocciadoro, Mesiano, parco delle Coste fra Cognola e Martignano), attraversabili da nuovi percorsi di risalita trasversale.

Al sistema di "**urbanità diffusa nel paesaggio**" prospettato dal concetto di "città-arcipelago" e dagli scenari di qualità ambientale fin qui profilati possono connettersi, ma **senza fusioni organiche**, il sistema compatto del **centro storico** e della **città consolidata oltreferrovia**, il sistema direzionale-produttivo di **Trento Nord-via Maccani-Interporto-casello Trento nord** e la costellazione dei sobborghi residenziali, ivi compresi i quartieri della **periferia meridionale**.

Se la fascia lineare lungo il fiume può costituire una spina portante dell'insediamento fondata sulla presenza naturale dell'Adige, un'altra ideale struttura portante a sfondo naturalistico - in posizione pedemontana - dovrà essere quell'**articolata fascia agricolo-boschiva che delimita l'abitato urbano a est** e lo separa da Villazzano e Povo, e che comprende la piana agricola fra i due borghi, il grande parco di Gocciadoro e i terreni di Mesiano. Simili ruoli e funzioni strategiche vanno attribuiti alla fascia naturalistica già preventivata dal vigente PRG e in parte realizzata con il Parco delle Coste fra i quartieri residenziali urbani della Spalliera e delle Laste e le frazioni di Cognola e Martignano, e ad altre emergenze naturalistiche che conformano la geografia del territorio urbano: anzitutto il Doss Trento, riserva naturale, archeologica e storico-simbolica oggi totalmente avulsa da ogni rapporto con la città, quindi il Doss San Rocco con le adiacenti colline del Casteller, l'oasi connettiva pedemontana fra Villazzano e Mattarello con la "strada del vino" che la percorre, il Doss Sant'Agata alle spalle di Povo e infine le pendici montane del Calisio fra Meano e Martignano. Con la vasta plaga agricola fortunosamente preservata sulle pendici del Bondone a sud di Romagnano e quella a nord di Vela, in destra Adige, tutte queste aree "naturali" devono diventare gli elementi conformatori primari del paesaggio urbano di Trento, da porre in primo piano nel riassetto urbanistico complessivo rovesciando decisamente l'ottica urbanocentrica che è consueta nei processi pianificatori. Il che significa negare la logica "espansiva" dell'abitato e impostare

invece le politiche insediative a partire dalla **valorizzazione prioritaria delle risorse geografico-ambientali dei luoghi** (specie se aperti), anche in funzione urbana.

Infine, sempre nell'ambito di tale riorganizzazione su basi ambientali dell'insediamento, un ruolo chiave va assegnato alle tante **fasce interstiziali** presenti nell'abitato. La principale, nel quadrante urbano meridionale, è costituita dal corso del Fersina. In corrispondenza del suo sbocco in Adige (fiancheggiato dalle installazioni sportive a sud e dalla futura area ospedaliera a nord) il parco lineare fluviale può infatti incontrare un secondo sistema lineare di aree verdi attrezzate legate assieme da un percorso pedonale-ciclabile lungo il torrente, dove si devono aggregare tutti i lembi di parco esistenti in zona Clarina e sull'argine fino al ponte dei Cavalleggeri. Serve dunque una nuova sistemazione del lungo Fersina lungo via Rovereto e via Trieste, fino alla Busa e al parco del liceo (ex Dame di Sion), per collegarsi infine al parco di Mesiano (Facoltà di ingegneria) e a quello di Gocciadoro, magari con una risalita meccanica. Al sistema del Fersina va accoppiato, come diramazione, quello portato dalla linea-viadotto della ferrovia-metropolitana della Valsugana, che oltre il parco della Clarina riaggrega la zona sportiva di via Fogazzaro e l'attuale area ospedaliera per agganciarsi di nuovo al parco di Gocciadoro, realizzando un legame diretto tra il nuovo e il vecchio ospedale. Da qui il sistema verde lungo la linea della Valsugana può continuare dall'ospedale verso il nuovo polo di attrezzature urbane di San Bartolomeo (studentato universitario, case protette, scuola ENAIP, edificio del Ministero delle Finanze eventualmente riutilizzabile per servizi pubblici), con una risalita diretta alle scuole professionali e quindi a Villazzano-stazione, a collegamento con il sistema verde collinare di Villazzano-Gocciadoro prima citato. Quest'area di San Bartolomeo-Man, gravida di notevoli future trasformazioni, dovrebbe essere oggetto di uno specifico studio d'inquadramento esteso a tutto il settore d'ingresso sud alla città.

La riscrittura del palinsesto urbano in questa nuova chiave conduce naturalmente a **riconsiderare le singole identità dei sobborghi** e delle frazioni (Mattarello, Villazzano, Povo, Cognola, Martignano, Meano sulla gronda collinare est; Romagnano, Ravina, la Vela e poi tutti i centri gravitanti sul monte Bondone, sul versante ovest) ma anche - in certo modo - di molti quartieri della città consolidata e della periferia, come Piedicastello, Cristo Re, Roncafort, da un lato; Madonna Bianca, la Clarina e San Bartolomeo, dall'altro; e ancora San Giuseppe, la Bolghera e la Mantovana, tutta la plaga collinare fra le Laste, le Cave e la Cervara, e poi Gardolo, Canova e Roncafort. Tale azione va progettata

luogo per luogo mirando a valorizzare e potenziare questi siti, il che significa prevedere non un'ulteriore crescita insediativa - cosa che va assolutamente esclusa - bensì interventi di riqualificazione e di arricchimento della riconoscibilità formale di ciascuno di essi, creando nuovi elementi di centralità e di attrezzatura civica e migliorando i sistemi di connessione in una "rete" complessiva a scala urbana. Tutto ciò in coerenza con la natura informale e disarticolata che è alla base di tali insediamenti e considerando come materiale primo - nel caso delle frazioni collinari e montane - il disegno delle vecchie strade che tuttora supportano i collegamenti dei nuclei insediativi e quello del paesaggio agricolo (strade poderali e sentieri, muretti a secco, vegetazione e alberate, macchie a bosco, maglia degli appezzamenti, vedute panoramiche, ecc.); e - nel caso dei quartieri di valle - la maglia strutturale degli spazi pubblici e i principi insediativi che vi si raccordano.

Infine, la qualità urbana e ambientale va perseguita con le azioni relative alla mobilità e in particolare nella progettazione della **configurazione delle strade**, che vanno sempre intese come spazi urbani, prima che canali di traffico. Nuove esperienze condotte anche a Trento portano a ripensare l'organizzazione del sistema viario secondo una logica gerarchica, e questo comporta una connessione coerente con la struttura urbana e la ridefinizione delle caratteristiche dimensionali, differenziando maggiormente le arterie di scorrimento dalla viabilità secondaria e locale. Gli obiettivi da perseguire riguardano la riduzione del livello delle emissioni sonore e dell'inquinamento, il controllo delle velocità, la sicurezza, la riqualificazione in senso pedonale delle strade residenziali, ecc. Solo in questo quadro il trasporto pubblico può e deve trovare un nuovo ruolo, diventando la vera ossatura della mobilità. Come si vede, anche tali considerazioni spingono verso una forma urbana diversa da quella realizzata negli ultimi anni, dove siano privilegiati non più gli spostamenti locali in automobile, ma quelli a piedi o in bicicletta: una "**città dei percorsi brevi**", servita appunto in modo prioritario dal trasporto pubblico.

4.3. Il disegno infrastrutturale: l'architettura generale della maglia stradale e l'ipotesi di interrare la ferrovia

E' bene dire subito che il PUSG non affronta una questione sulla quale pure si è molto discusso recentemente a Trento: quella dell'**alta velocità** o meglio dell'**alta capacità ferroviaria**, strategica per definizione ma non propriamente "strutturale" in chiave urbanistica. Il fatto è che allo stato delle cose essa esula quasi interamente dalle capacità

previsionali di uno strumento urbanistico municipale, per quanto attento e lungimirante, anche perché oggi i veri tempi e le condizioni basilari della fattibilità di interventi del genere appaiono oscuri persino a quegli attori di rango superiore che in definitiva sono i “motori” di questo genere di iniziative.

Diverso è il caso della rimodellazione dell'architettura generale del sistema infrastrutturale esistente, sulla quale in definitiva si appoggia la forma dell'abitato, che investe una proposta di ancor maggior momento: l'interramento del tratto ferroviario centrale. In merito vanno svolti alcuni richiami e considerazioni che inquadrano le proposte del PUSG.

Per quanto concerne l'**architettura complessiva della maglia stradale**, il quadro attuale è fornito da un sistema di transito lungo l'asta atesina (autostrada A22 del Brennero, SS.12 e provinciali, tangenziale) cui si connette il canale di traffico proveniente dalla SS.47 della Valsugana (quello della SS.45bis diretto alla Valle dei laghi si pone a un livello di gran lunga inferiore).

Oggi l'assenza di un collegamento tra la tangenziale e la SS.12 nord, oltre l'Interporto, costringe i due flussi principali ad annodarsi **nell'intricatissimo svincolo di Centochiavi** in testa a via Brennero, con conseguenze notoriamente nefaste su quest'ultima. La realizzazione del collegamento e di una **nuova “bretella” verso Lavis** nel territorio di quel comune - che è già programmata per il prossimo lustro - renderà molto più efficiente il funzionamento dello schema viario e in particolare alleggerirà il nodo di Centochiavi, spostando beneficamente i carichi su quello di Roncafort, di cui pure è prevista una riforma. In questa prospettiva il lungo asse costituito da via Brennero-via Bolzano e dai suoi possibili prolungamenti in città e oltre, verso sud (un nuovo boulevard fino al ponte di San Lorenzo e da qui una nuova strada di scorrimento interno in sinistra Adige, come vedremo), deve diventare la linea primaria di distribuzione urbana, quel **grande viale cittadino** preconizzato invano dal PRG del 1989 (vedi Appendice) dove si potrà svolgere agevolmente un servizio di trasporto pubblico veloce (e che sarà comunque fiancheggiato in gran parte dalla futura metropolitana di superficie).

Nei distretti collinari possono avere un analogo ruolo di distribuzione urbana:

- il percorso costituito da tratti della attuale **SS.12 sud fra Mattarello e le porte di Trento** (una volta che questo tratto verrà declassato, come già previsto); della **SP.204** che sale da Man a Villazzano, passa sotto Povo e scende poi a Mesiano; della **SP.117** che sul lato opposto del Fersina si dirige a est; e della **SP.131** che dall'altra attraversa Cognola, passa sopra Martignano e si dirige alla circoscrizione dell'Argentario. Questi percorsi

interfrazionali verranno collegati meglio di oggi dal già programmato rifacimento del ponte Ludovico, senza però configurarsi come segmenti di una nuova tangenziale veicolare est. - la **via Bassano**, che un volta realizzato il già previsto tunnel del Maso Jobstraibizer va trasformata da circonvallazione o tangenziale di grande transito veicolare in un bel viale cittadino.

Come punti di azione progettuale particolarmente importanti nella nuova architettura infrastrutturale emergono il necessario ripensamento dello svincolo e del viadotto di Centochiavi, da riprogettare ridimensionando il suo ruolo di nodo viario e configurandolo quale supporto di una nuova "**porta urbana nord**" della città bassa; e il ridisegno di tutto il sistema di svincoli dell'autostrada e della tangenziale, in particolare di quelli meridionali nella prospettiva di creare anche qui una adeguata "**porta urbana sud**". Entrambe le nuove "porte" devono essere pensate come luoghi figurativamente molto emblematici in quanto grandi terminal di interscambio dei traffici veicolari, e allo stesso tempo come punti di aggregazione di nuove funzioni di vasto richiamo connesse ad attività commerciali.

Quanto alla rete viaria principale di Trento città, la topografia dei luoghi impone al suo schema un'evidente eccentricità rispetto alla direttrice fondamentale nord-sud della vallata, che è già robustissima e che sarà ulteriormente rafforzata dai previsti interventi sulla tangenziale ovest e sulla SS.12, sia a sud che a nord. Oggi la viabilità locale di Trento e l'autostrada si pongono in relazione in due modi: a nord in maniera indiretta attraverso una derivazione di connessione specifica dalle parti di via Maccani, e al centro con l'aggancio fornito dall'attuale omonimo casello e dai suoi complementi viari. La circonvallazione invece ha diversi punti di connessione con la rete locale, fra i quali particolarmente problematico è il già citato svincolo di Centochiavi, la cui configurazione favorisce un eccessivo sovraccarico di via Brennero, che all'altezza della nuova rotonda in costruzione a Solteri è accentuato dalle provenienze dall'autostrada e dai distretti produttivi e commerciali di Roncafort. I progetti in corso modificano le entrate autostradali sostituendo il casello Trento centro con quello Trento sud di Ravina, e tendono ad accrescere il protagonismo delle tangenziali grazie alle gallerie di Martignano e Piedicastello, al prolungamento meridionale e ai nuovi ponti sull'Adige. Perciò quasi tutti i quadranti, compreso quello centrale, graviteranno sempre di più sulla circonvallazione, salvo quello orientale. Su questo versante infatti non si prevedono interventi significativi e lo schema di funzionamento attuale della rete locale non verrà modificato se non minimamente.

Dato che l'accessibilità dall'intero quadrante sud-est continuerà a dipendere da via dei Ventuno, una ben nota strozzatura, bisognerà migliorare il raccordo tra la circonvallazione e la connessione settentrionale con l'autostrada. L'eliminazione dell'attuale casello Trento centro, la futura "bretella" di Lavis e una significativa correzione del nodo di Centochiavi permetteranno di alleggerire il volume di traffico sull'asse di via Brennero-via Bolzano e quello che attraversa il centro città, sempre che si provveda ad alcune connessioni locali che agevolino la funzione del nuovo casello autostradale Trento sud, mentre altri interventi locali devono invece consentire alla via Bassano (non più circonvallazione) di svolgere la sua futura funzione di viale a servizio ai quartieri alti orientali e di disimpegno delle frazioni collinari, contribuendo a diminuire il traffico trasversale e rendendo inutile qualsiasi ulteriore tangenziale a est.

Infine, la disponibilità di una rete viaria più capace e meglio strutturata - soprattutto grazie ai nuovi boulevard interni - permetterà di potenziare i servizi di trasporto pubblico a partire dallo schema attuale. Quello ipotizzato è anch'esso radiale (quindi non sfrutta la circonvallazione) ed ha il suo fulcro nella zona delle stazioni, con un'alta concentrazione di passaggi in via dei Ventuno, un accesso da levante al centro città che già oggi è utilizzato dalla maggior parte dei passeggeri degli autobus urbani (il 40% del totale, contro il 28% che frequenta le linee provenienti da sud e il 20% che usa quelle in arrivo da nord).

Dato che non risulta da un "bisogno" dichiarato dalla città, il Documento Programmatico 2000 accenna appena all'**interramento della ferrovia**, un'idea già avanzata altre volte in passato ma ritenuta utopica, non contemplata in alcuno dei lavori richiamati nel precedente paragrafo 4.4.2. e totalmente ignorata dal Documento d'indirizzo del Consiglio comunale del febbraio 2001. Come s'è detto, la rilevanza strategica di questa ipotesi fra le scelte oggi messe in campo è infatti emersa poco dopo da un'intuizione puramente progettuale di grande successo che ha convinto l'Amministrazione a ritenere - con grande coraggio e determinazione - che i tempi siano finalmente maturi per trasformarla in una scelta concreta. Per questo, pur in assenza di qualsiasi deliberazione formale in merito, ma sulla scorta del consenso caldissimo raccolto in sede di presentazione preliminare, essa è fatta propria dal Programma, di cui risulta inevitabilmente l'elemento più forte.

La proposta consiste nel prolungare dal km 93 (bivio Valsugana) al Cimitero la attuale modesta discesa dei binari provenienti da Verona radoppiandone la pendenza⁴⁹ in modo

⁴⁹ La pendenza passerebbe dallo 0,5% all'1,1%, valore comunque accettabile per i treni attuali e futuri, sia passeggeri che merci.

da portare in sotto terra i circa 3 km di percorso tra il Cimitero e il distretto di Trento Nord, dal quale risalire in superficie a Canova. La fascia di suolo appartenente alle FS appare sufficientemente larga da permettere un primo scavo a cielo aperto a fianco dei binari esistenti mantenendoli in servizio, di collocare i nuovi binari a un'adeguata quota inferiore, di ricoprire tale tunnel artificiale, di trasferire i treni sui binari sotterranei e quindi di rimuovere la linea attuale. Anche lo spazio delle banchine passeggeri e quello di manovra e composizione dei convogli della linea della Valsugana (il che significa almeno 6 binari più quelli della Trento-Malé) dovrà essere collocato in sottosuolo, a una quota di circa 8 metri rispetto al piano di copertura, conservando naturalmente la stazione attuale per gli accessi dal piano stradale. Sulla superficie del tunnel e nei residui spazi liberati sarà quindi possibile realizzare un vero e proprio **boulevard urbano** quale nuovo asse portante della parte centrale della città moderna.

I vantaggi per la città di questa grandiosa operazione sono evidenti. A nord si potrà riconnettere tutto il tessuto delle zone di piazza Leonardo da Vinci, San Lorenzo, piazza Dante, via Segantini, Centa, via Brennero con i quartieri finora marginali di corso Buonarroti, di Cristo Re e con la direttrice di via Maccani. A sud sarà facilitata l'integrazione del centro storico e della zona universitaria di via Verdi con la fascia lungo l'Adige che va dal palazzo delle Albere al ponte di Piedicastello. Si potrà instaurare un nuovo rapporto fra il giardino di piazza Dante, la testa di ponte di San Lorenzo e l'area della attuale stazione delle corriere, con un'eventuale estensione del verde fino al fiume e con il possibile recupero delle tracce dell'antico alveo cittadino dell'Adige. Il boulevard, con le sue diramazioni, arricchirà inoltre la città di una nuova "spina centrale" di prestigio, mentre l'area amministrativa di piazza Dante verrà ampliata tanto da permettere quella duplicazione del centro cittadino storico che si era profilata con i primi insediamenti di Centa all'inizio del secolo XX. E ancora, il boulevard agevolerà la distribuzione del traffico interno, fluidificandolo e creando lo spazio più idoneo al servizio di trasporto pubblico, oggi costretto a giri cervellotici in piazza Dante e dintorni. Delle sue positive riverberazioni sul traffico (in particolare su quello dei ponti di San Lorenzo e San Giorgio) si avvantaggeranno largamente anche i quartieri oltrefiume attorno al Doss Trento, da Piedicastello a Vela.

Infine, tutte le aree coinvolte in tale opera di ristrutturazione urbanistica radicale saranno grandemente valorizzate, in particolare quelle di proprietà delle FS, quelle del comparto ex ferroviario recentemente acquisito dalla Provincia allo scopo di realizzare un suo polo di uffici e la nuova stazione delle autocorriere (progetto Metropolis), quelle dell'ex scalo Filzi e delle sue adiacenze, quelle del CPP Trento Nord e, più indirettamente, anche la zona ex Michelin, dall'altra parte. A tale valorizzazione

posizionale dovrà corrispondere l'edificazione di adeguate nuove volumetrie edilizie, da destinare a funzioni appunto "centrali" (per tutto ciò si rimanda al successivo paragrafo 4.4.3).

Come si vede, tutta l'ipotesi progettuale dell'interramento ferroviario e di quanto ne consegue appare suggestiva e fortemente stimolante, ma va detto che allo stato attuale la fattibilità dell'operazione discende essenzialmente da considerazioni che si limitano agli aspetti per così dire "geometrici" del problema. Naturalmente sono state compiute subito delle rapidissime e necessariamente sommarie verifiche circa le criticità ambientali da affrontare⁵⁰ e alcuni temi di ingegneria ferroviaria⁵¹, dalle quali appare però necessario che l'intervento vada ulteriormente messo a fuoco in termini di effettiva fattibilità tecnico-economica. Tra gli aspetti da accertare restano infatti:

- la coerenza tra gli intenti esposti con i programmi provinciali relativi alla ristrutturazione della ferrovia della Valsugana e della Trento-Malé in ordine alla prevista realizzazione della metropolitana "di superficie" (vedi paragrafo 3.4.2), i quali ovviamente non contemplano l'interramento, e con quelli concernenti l'insonorizzazione della attuale ferrovia del Brennero;
- la effettiva disponibilità di spazi sufficienti a consentire i lavori di interramento laterale dei nuovi binari (due della linea per Verona Brennero ed eventualmente uno di quella per la Valsugana) nel tratto urbano a valle dell'attuale stazione, assicurando comunque la continuità del servizio su tutti i binari esistenti;
- i fabbisogni di spazi nel nuovo ambito sotterraneo della stazione, dove oltre a quelli di corsa servono binari di manovra (se non proprio di rimessaggio e manutenzione) per i convogli della Valsugana, tutti piccoli ma alcuni dei quali costituiti da treni merci⁵²;
- l'impatto prodotto dalla realizzazione di una massiccia barriera sotterranea di una certa profondità sul delicato sistema idrico del conoide del Fersina, tuttora attraversato quasi in superficie dall'Adigetto e da altri condotti minori;
- il rischio di un prolungato, inaccettabile allagamento del tratto interrato e della parte di stazione in sottosuolo nel caso di una piena eccezionale dell'Adige, evento certamente da scongiurare ma non per questo trascurabile;
- i costi complessivi che vanno prefigurati. Il fatto che man mano che l'intervento si è precisato nei suoi attuali aspetti progettuali, per quanto limitati agli aspetti "geometrici" e comunque di larga massima, gli 80 miliardi di lire delle primissime valutazioni sono già

⁵⁰ Vedi la relazione redatta dal dott. Giovanni Segatta sull'argomento nel maggio scorso.

⁵¹ Vedi i risultati di due scambi di idee avuti col dirigente del Comparto ferroviario di Verona ing. Ciaravolo durante l'estate appena trascorsa.

⁵² Oggi nello scalo della stazione di Trento sono presenti 12 binari.

saliti prima a 400 e ora a 800 solo per le grosse opere ferroviarie, senza considerare tutto il resto (l'implementazione impiantistica, le opere stradali, quelle per la messa in sicurezza sotto il profilo idraulico e idrogeologico, l'indispensabile elettrificazione della linea della Valsugana qualora venisse anch'essa interrata, solo per fare degli esempi) rende le prospettive di spesa un po' troppo incerte (anche in rapporto ad ipotesi alternative ancor più radicali);

- i benefici attesi e i loro destinatari, finora configurabili solo in termini di un miglioramento generale della qualità urbana per tutti i cittadini, difficilmente monetizzabile, e di nuove volumetrie edilizie da realizzare lungo e in testa al nuovo boulevard, prescindendo però dalle congiunture e dalle caratteristiche del mercato immobiliare trentino e dalla cospicue volumetrie messe in gioco anche altrove dallo stesso PUSG con molti altri Progetti speciali;

- i tempi, cioè la lunghezza del periodo durante il quale tutta Trento sarà divisa in due da un enorme cantiere, con i relativi disagi per i cittadini e le imprese.

Queste considerazioni conducono dunque alla necessità di rafforzare al più presto la proposta progettuale con uno studio più specialistico di ingegneria e quindi di attivare un altro versante di ricerca e approfondimento. In attesa dei suoi risultati, però, delle misure in certo modo di salvaguardia vanno comunque adottate, e a tal fine il PUSG segnala al PRG quanto serve a materializzare nella misura più concreta possibile l'ipotesi in questione, fin dalla prossima Variante.

4.4. Indirizzi e lineamenti per gli Studi-quadro

4.4.1. Individuazione degli SQ

Come si è già detto, compito degli SQ è di assicurare coerenza e unitarietà ai diversi Progetti speciali che vi ricadono. Sulla scorta delle decisioni dell'Amministrazione successive alla approvazione del Documento politico di indirizzo del febbraio 2001 e in vista della prossima Variante, si assume che l'esecuzione di un buon numero di interventi di maggiore rilevanza strutturale vada preceduta dalla elaborazione di almeno due Studi-quadro, uno per l'asta dell'Adige e l'altro per il quadrante Nord di Trento.

La loro delimitazione cartografica è riportata nella **tavola delle indicazioni di programma**, mentre quella di due altri SQ che pure appaiono necessari e di cui dunque si forniscono i principali lineamenti (SQ della zona collinare orientale e SQ del monte Bondone) è rimandata a momenti successivi.

Lo SQ dell'asta dell'Adige comprende il territorio compreso fra il Doss Trento e l'aeroporto di Mattarello ed è delimitato a ovest dall'autostrada e a est dalla linea ferroviaria. In questa fascia finora molto appartata e marginale si concentrano i maggiori interventi per nuovi equipaggiamenti della città futura: ospedale, attrezzature sportive e per lo spettacolo, musei e attrezzature culturali, servizi per l'università, uffici e altri organismi pubblici, abitazioni, strutture di terminal e parcheggio automobilistico;

Lo SQ del quadrante Nord ha per ambito la fascia ferroviaria cittadina, la zona della stazione e diversi distretti che costituiscono la periferia del fondovalle settentrionale fra la zona di Centa, Canova e l'ex CPP Trento Nord, e che è delimitato a ovest dall'autostrada e a est dalla via Solteri. Suddiviso in spicchi e blocchi interni dalle ferrovie e dalla tangenziale nord, vi ricadono e convivono malamente aree agricole e altre in attesa di edificazione, insediamenti lineari, annucleati e sparsi d'ogni genere e tipo, svariate infrastrutture e diversi equipaggiamenti, il tutto sotto i nomi di località che hanno perso le identità originali senza assumerne una nuova soddisfacente e che nell'insieme non riescono a fare città (Gardolo, Lamar, Melta, Centochiavi, Solteri da una banda, Spini, Roncafort, Canova, Campotrentino dall'altra). In questo insieme tra i più problematici dell'intero territorio provinciale vanno operati decisivi interventi di ristrutturazione urbanistica e di riqualificazione urbana, collocandovi funzioni pubbliche e private di diverso genere;

Come ambito del futuro SQ collinare si pensa alla periferia quasi-urbana costituita a nord dai sobborghi di Martignano e Cognola, con il parco delle Coste, e a sud da quelli di Povo e Villazzano, con il parco di Gocciadoro e Mesiano, tutti con le rispettive aree agricolo-paesistiche. Nel futuro SQ del Bondone, infine, si ritiene che debba ricadere la porzione del nostro territorio che ricade nel Patto territoriale proposto nel 2000 tra i Comuni di Trento, Garniga Terme, Cimone, Lasino, Calavino, Cavedine, approvato quest'anno.

4.4.2. Indirizzi per lo SQ dell'asta dell'Adige

Il quadrante sud-est di Trento, che attualmente è una lunga *enclave* lungo l'Adige, svolgerà un ruolo fondamentale nel futuro della città perché è destinato a diventare molto più accessibile di oggi ed è gravido di sviluppi per le grandi attrezzature urbane. La scorrevolezza del traffico garantita dagli assi infrastrutturali esistenti, programmati e in corso di progettazione, la possibilità di potenziare le relazioni trasversali con il centro e la sponda destra del fiume, la stessa presenza dell'acqua e del fondale montano del

Bondone come valori paesaggistici da riscoprire e rivalutare, concorrono da tempo a designare questo ambito come una concreta alternativa dell'ormai saturata e consumata area di concentrazione delle attività di rango urbano concepita e realizzata lungo via del Brennero, via Bolzano e via Maccani, con i risultati deludentissimi che sono sotto gli occhi di tutti.

Oggi nella fascia in sinistra Adige, oltre a insediamenti civili e non di vario genere, si susseguono molte situazioni problematiche meritevoli della massima attenzione, quasi tutte comprese tra il fiume e la ferrovia. La maggior parte è costituita da aree di proprietà pubblica: l'ex-Gasometro, il piazzale Sanseverino col sottopasso ferroviario, la zona del palazzo delle Albere col vicinissimo, vecchio e superato stadio Briamasco, i vasti comparti delle caserme Pizzolato, Bresciani, Chiesa e Pezzoli, i campi da allenamento di Trentinello, la grande ma ancora incompleta zona sportiva delle Ghiaie con i suoi diversi, importanti organismi (tra cui il nuovo e importante Palazzetto dello sport), la nuova sede della SIT, un depuratore, ecc. Privati sono invece i vecchi stabilimenti abbandonati della Michelin, alcuni impianti e altri immobili nei loro pressi (Enel, l'ex Manifattura tabacchi, Telecom) e una vasta sacca di spazi ancora quasi rurali, estremamente frammentati. In destra Adige invece, in una striscia più stretta tra il fiume e l'autostrada, emergono per problematicità il Doss Trento, il grande stabilimento Italcementi di Piedicastello e la piccola piana immediatamente a sud e a ovest, futuro teatro di grandi interventi viabilistici sulla tangenziale, nonché la strettissima fetta di campagna sotto la zona industriale di Ravina, destinata a ospitare il futuro casello autostradale Trento sud e i suoi raccordi.

Da parecchio tempo in questo ambito sono confluiti da una parte un intento generale di valorizzazione del sistema del verde e degli equipaggiamenti cittadini, dall'altra molte e forti spinte all'urbanizzazione, di varia natura e nel quadro di differenti ipotesi localizzative. Spesso queste ipotesi sono alternative o addirittura contrastanti, e gran parte di esse si intreccia con le attese suscitate dalla già avvenuta - o quasi - dismissione delle grandi e importanti aree industriali obsolete (Gasometro, Michelin, Italcementi) e dalla prossima disponibilità delle vastissime aree militari e dei relativi immobili, che è oggetto di avanzate trattative tra lo Stato e la Provincia. Comunque, esiste un diffuso convincimento che grandissima parte delle previsioni del PRG vigente riguardanti tutti questi luoghi vada ripensata a fondo, come del resto impongono le prospettive che effettivamente si spalancano, anche in ordine all'approvazione del PRUSST e alla conseguente formalizzazione delle sue opzioni, che abbiamo già richiamato nel paragrafo 2.2.

Nella ridda di proposte avanzate in merito negli ultimissimi anni da parte di soggetti sia pubblici che privati⁵³, talvolta in un contesto di forti polemiche, il dibattito ha riguardato in particolare le future localizzazioni dell'Ospedale, del Carcere e della sede della Questura; l'individuazione di una nuova area per insediamenti militari in sostituzione di quelli che lo Stato pensa di trasferire alla Provincia (la caserma Bresciani è già stata ceduta); l'ampliamento e il potenziamento delle attrezzature sportive esistenti, con il trasferimento dello stadio del Briamasco e la creazione di nuove strutture per il tempo libero, lo sport e lo spettacolo (cinema multisala, palestre e campi per le attività ginniche e sportive, sale per riunioni e concerti, ecc.) in parte connesse con le esigenze della popolazione studentesca e universitaria (biblioteca, mensa ecc.); l'ampliamento e il potenziamento degli organismi culturali e museali esistenti (MART, ITC) e la creazione di organismi nuovi (un Centro della Scienza); la ricomposizione delle strutture per le attività espositivo-fieristiche; l'eventuale trasferimento del prestigioso Istituto per la ricerca scientifica e tecnologica da Povo; l'edificazione di un nuovo polo degli uffici comunali; la creazione di una ricca dotazione di *facilities* quali parcheggi, equipaggiamenti per lo scambio intermodale con la prevista linea metropolitana di superficie e la nuova linea rapida di trasporto pubblico nord-sud, attrezzature commerciali, turistiche e di ristoro ecc. Più condivise, comunque, sono le idee concernenti la costruzione di nuovi insediamenti residenziali e misti, anche per categorie speciali come gli studenti, e soprattutto la formazione di un parco il più ampio possibile.

Il primo problema da affrontare è dunque quello di verificare, selezionare e ordinare tutto ciò per assicurare congruenza a quelle scelte strategiche di fondo che sono ormai ineludibili, prefigurando un assetto territoriale d'assieme che sia il più confacente alle principali potenzialità dei luoghi, in termini ambientali e posizionali, e allo stesso tempo profondamente pervaso da un disegno unitario d'assieme. Se questo è il compito svolto dal PUSG, quello affidato allo SQ è duplice: da una parte esso dovrà infatti sviluppare gli aspetti progettuali e i contenuti morfologico-funzionali di tale grande disegno complessivo, che qui sono solo abbozzati, mentre dall'altra preciserà i connotati specifici di ciascun intervento di grande rilievo strutturale.

Per quanto riguarda il **disegno complessivo**, esso muove dalle seguenti assunzioni preliminari:

⁵³ Alla loro disanima circostanziata è dedicato il paragrafo 5.3. del Documento programmatico 2000.

- nell'ambito dell'asta dell'Adige va previsto un sistema di parco, verde attrezzato e verde sportivo di almeno 25 ettari, attenendosi all'Ordine del giorno votato il 30 ottobre 2001 dal Consiglio comunale sull'area Michelin;
- il nuovo Carcere giudiziario e la futura zona militare non dovranno trovar sede in questo delicato e preziosissimo ambito periurbano ma molto, molto all'esterno (vedi successivo paragrafo 5.4);
- vanno confermate le determinazioni del PRG vigente e del PRUSST nei riguardi dell'area ex SIT-Gasometro, del piazzale Sanseverino, dello sviluppo della zona delle Ghiaie e del destino del Doss Trento;
- un trasferimento a valle dell'IRST da Povo non sembra affatto necessario, né in destra né in sinistra Adige.

Sgombrato così il campo dalle ipotesi più gravide di polemiche, bisognerebbe apportare un buon numero di modifiche significative al PRG vigente - tutte concernenti vari interventi di profonda ristrutturazione urbanistica - e diversi ritocchi alle azioni già programmate per il miglioramento della rete viaria e di trasporto (vedi successivo capitolo 6). L'obiettivo generale è anzitutto quello di **valorizzare le potenzialità naturalistiche e paesistiche** costituite dai diversi tipi di spazi aperti verdi e di viali esistenti, dall'Adige, dall'Adigetto, dal Fersina, dal Doss Trento e dalle vedute panoramiche verso il Bondone. Una decisa **riqualificazione della fascia dell'Adige** si presenta come l'occasione più prossima e concreta per avviare quella trasformazione della città e della sua forma futura che si auspica fortemente, e qui la nuova *forma urbis* non può e non deve derivare da un modello concettualmente urbanocentrico, ma piuttosto da una riconsiderazione dei valori costitutivi del paesaggio geografico a partire da un tessuto di relazioni fondato su elementi strutturanti come il fiume e un parco fluviale, piuttosto che su caratteristiche da "città compatta". Va quindi privilegiato **un modello insediativo "fluidico" impostato su un assetto lineare** appoggiato primariamente all'Adige e al Fersina, con un **attento landscaping del paesaggio fluviale**. Quello da attrezzare lungo il fiume dovrebbe dunque configurarsi come un **sistema di flussi longitudinali i cui protagonisti siano l'Adige stesso e le sue rive**, da intendere non quale nuovo limite occidentale della città sul quale "affacciarsi" (il concetto usurato di "finestra sull'Adige"), ma piuttosto come supporto di una nuova parte di Trento, fortemente fondata sugli elementi naturali ivi presenti, trovando poi delle efficaci relazioni trasversali con la "città consolidata" oltre-ferrovia. Il nuovo sistema insediativo va dunque concepito come una sorta di **città-parco fluviale** la cui ossatura e il cui tessuto connettivo vanno fondati primariamente sugli

elementi naturali (il vuoto) piuttosto che su quelli costruiti (il pieno). L'ideale confine della città esistente, almeno fino all'altezza del Cimitero, sarà sempre costituito dalla linea ferroviaria (opportunamente corretta con l'introduzione della metropolitana di superficie verso la Valsugana), rafforzando questo carattere con la nuova edificazione di servizio e le nuove infrastrutture viarie, da intendere come un robusto **"bordo" costruito e attrezzato**, capace di inglobare e assorbire la linea ferroviaria medesima e di annullarne l'effetto-barriera.

I due diversi sistemi longitudinali costituiti dal fiume e dalla ferrovia dovrebbero essere innervati da infrastrutture di comunicazione profondamente diverse nella loro intrinseca costituzione. Una **spina portante ciclo-pedonale nel parco fluviale** attrezzato dovrebbe corroborare il segno esistente degli argini, valorizzando le alberate esistenti e la presenza dell'Adigetto, mentre una nuova strada veicolare con buone capacità di scorrimento, ma con potenzialità di distribuzione urbana e non di attraversamento veloce, potrà affiancare la metropolitana di superficie con un ruolo analogo, dotata di strutture di parcheggio entro e fuori terra sui due lati e di opportune attrezzature per lo scambio intermodale. Questo **possibile nuovo viale interno** sostitutivo di via Sanseverino si dovrebbe legare a nord - attraverso il **nuovo ponte cittadino sull'Adige previsto dal PRUSST** - alla zona Italcementi di Piedicastello e alla nuova tangenziale ovest, e continuare a sud con via Ghiaie per raccordarsi di nuovo alla tangenziale presso il nuovo casello autostradale. Per quanto riguarda l'integrazione infrastrutturale, i due sistemi dovrebbero essere connessi da una buona rete di collegamenti interni fra la città consolidata e la fascia del parco, capaci di oltrepassare la barriera ferroviaria. Inoltre non si dovrà turbare il rapporto fra il palazzo delle Albere e il fiume, e per questo l'attestamento del nuovo ponte urbano in sinistra Adige potrebbe non avvenire sull'asse di via Verdi (come previsto dal PRG vigente e dal PRUSST), ma eventualmente sull'area del Briamasco, da dove dovrebbe partire il nuovo viale interno disponendo sui suoli residuali un terminal di parcheggi relazionabile con la città consolidata o qualche struttura rivolta ai visitatori (su questa ipotesi, che appare la più realisticamente perseguibile, il concorso sull'area ex-Michelin ha già fornito proposte interessanti che non possono essere trascurate). Un altro aggancio logico fra città e lungofiume deve avvenire tra la zona universitaria di via Verdi e la nuova biblioteca su piazzale Sanseverino, traendo vantaggio dalla eventuale nuova attestazione del ponte di cui s'è detto. Come ulteriori legami fra i due lati della ferrovia sono ipotizzabili passaggi in corrispondenza di via Taramelli e dell'area di Maso Ginocchio. In questi punti di relazione tra città e fiume possono ubicarsi una o più stazioni della linea metropolitana di superficie in direzione Valsugana.

Quanto alla ripartizione territoriale d'assieme delle altre funzioni, bisognerebbe disporre la residenza mista con attività commerciali e turistico-ricettive prevalentemente nella zona fra i Muredei e la ex-Michelin; le funzioni culturali e museali nell'area gravitante sul palazzo delle Albere (allargando e riordinando lo spazio verde circostante senza trascurarne il rapporto con l'asse storico di via Madruzzo e con il fiume) e su piazzale Sanseverino (quale testa del sistema universitario di via Verdi); quelle espositivo-commerciali e terziarie prevalentemente nella fascia lungo-ferrovia in relazione con l'ex-mercato ortofrutticolo. Dell'emblematico Doss Trento e della sua base, con Sant'Apollinare e il borgo di Piedicastello, sono imprescindibili un recupero e una seria valorizzazione ambientale, pensando anche a una risalita meccanica rapida fino alla sommità verde del poggio.

Contestualmente, oltre ai temi fin qui considerati, a quello della valorizzazione dell'Adigetto e ad altri che esso stesso saprà individuare nella logica progettuale che ispira la nuova impostazione di pianificazione, lo SQ - come s'è detto - dovrà inoltre prefigurare gli elementi sostantivi di **parecchi grandi interventi di trasformazione urbanistica**.

Il primo e più maturo di tutti concerne l'**area ex-Michelin**, circa 11 ettari di cui circa il 45% coperti da 485.000 mc di edifici abbandonati. Qui nel 1989 il PRG aveva compiuto una delle sue scelte più significative immaginando un grande sistema di zone C4 per la formazione dei luoghi centrali, ma una variante introdotta nel 1994 per garantire il mantenimento dell'attività produttiva ha riclassificato l'area come zona produttiva del settore secondario esistente e di completamento, quale risulta tuttora, limitando le possibilità di intervento alla manutenzione ordinaria e straordinaria. Oggi però la fabbrica Michelin si è spostata a Spini di Gardolo (vedi PRUSST) e il futuro disegno della proprietà - trasferita a una società a capitale misto, **Iniziativa Urbane** - risulta delineato dall'apposito recentissimo Ordine del giorno del Consiglio comunale, già richiamato e che in parte aggiorna quello del 31 luglio 1998, il quale impegnava l'Amministrazione a una variante al PRG al fine di consentire l'edificazione di residenze e strutture per attività culturali, di studio e ricerca e per funzioni del terziario avanzato su una superficie fondiaria non superiore al 60% di quella territoriale, il tutto secondo criteri di qualità architettonica. Si tratta dunque di tener conto di quanto resta di valido di queste indicazioni di massima, di quanto inserito successivamente nel PRUSST, delle ipotesi progettuali che sono state premiate nel Concorso di idee indetto l'anno scorso da Iniziative Urbane e soprattutto dei parametri riportati nell'ultima determinazione consiliare. Oltre a **insediamenti residenziali** (anche per studenti), devono dunque essere previste

strutture alberghiere e commerciali e degli **equipaggiamenti civili di rango cittadino** - come ad esempio una multisala cinematografica, un organismo museale o altro - da integrare con quelli vicini: il polo universitario oltre la ferrovia e l'adiacente complesso monumentale delle Albere. Tutto ciò dovrà venire inserito in abbondante verde, pubblico e privato, da intendere quale "seconda stanza" del futuro, articolato **nuovo parco fluviale dell'Adige**. Per quanto riguarda il futuro organismo museale, un'ipotesi da verificare molto seriamente è quella di un **nuovo e innovativo Centro della scienza** dedicato alla formazione interattiva, di cui si parla da tempo come struttura forse non proprio necessaria, ma di sicuro richiamo: in particolare la verifica dovrà concernere la fattibilità della proposta, soprattutto in termini di costi di gestione⁵⁴.

In relazione a questo primo grande intervento vanno considerati altri tre comparti adiacenti. Subito a sud, da assoggettare a una più che auspicabile ristrutturazione urbanistica e quindi in attesa di identico destino, ci sono quello dell'attuale **sottostazione elettrica delle FS** e quello della restante **area in parte edificata compresa fra la ex Michelin e via Monte Baldo**, dei quali è indispensabile l'inserimento programmatico-progettuale nel futuro parco dell'Adige. A nord invece va completamente ripensata la "prima stanza" di quest'ultimo, e cioè la **zona delle Albere e di piazzale Sanseverino**, col nuovo ponte urbano sull'Adige, la sua attestazione in sinistra e la valorizzazione di tutto l'intorno. Come s'è detto, si confermano invece le previsioni del PRG vigente per il piazzale (dove è prevista la creazione della **nuova Biblioteca universitaria centrale** e di un **parcheggio pubblico interrato**) e per l'area ex SIT-Gasometro, ancora più a monte e cioè ormai in posizione di cerniera con l'ambito del quadrante Nord (dove si realizzerà **nuovo complesso per gli uffici comunali**). L'uno e l'altra sono di proprietà pubblica e destinati a servizi di interesse urbano per le strutture dell'amministrazione pubblica, quindi - a rigore - gli interventi non sono soggetti a piani attuativi; ma questo naturalmente non impedisce che lo SQ possa fornire speciali indirizzi di progettazione nel merito, come appunto si ritiene necessario.

Le successive "stanze" del futuro parco fluviale sono quelle oggi occupate dalle strutture del Ministero della Difesa, i cui sedimi sono vincolati dal PRG qui a verde pubblico di interesse urbano, là zona a servizi per attrezzature dell'amministrazione e dei servizi pubblici (nell'ipotesi della creazione del nuovo Carcere e della nuova sede della

⁵⁴ La recentissima esperienza del nuovo Museo dell'Arte moderna e contemporanea di Rovereto, il cui costo di gestione viene oggi inopinatamente quantificato in 6 miliardi di lire l'anno, e i relativi problemi non possono infatti essere trascurati.

Questura), altrove a zona a servizi di interesse urbano, qui ancora ad attrezzature dell'amministrazione e là a verde pubblico.

Nella "terza stanza", quella della **caserma Pizzolato** (circa 10,6 ettari), va inserito il **nuovo Lido della città**, da integrare con la zona sportiva e ricreativa delle Ghiaie, che si potrebbe estendere con un "corridoio verde" fino al nuovo raccordo con la tangenziale ai Muredei per poi trovare un nuovo polo a Trentinello. Non lontano, ma in zona suburbana che oggi è classificata dal PRG come agricola, si situerà il **nuovo campeggio** cittadino, anch'esso da ritenere un equipaggiamento urbano nel verde.

Nella "quarta stanza" del parco, costituita dal complesso di suoli delle **caserme Bresciani, Pezzoli e Chiesa** in località "al Desert" (circa 4,1 più 14,5 ettari), il PUSG colloca infine il **futuro Ospedale**, facendo dunque proprie le valutazioni e la scelta compiute recentemente dagli appositi gruppi di studio NOT e NORT⁵⁵ (vedi anche più avanti paragrafo 5.4). Un possibile modello funzionale e insediativo cui attenersi appare quello fornito dall'apposita Commissione ministeriale istituita nell'estate del 2000⁵⁶, il rapporto conclusivo della quale espone sia un decalogo di principi informativi per un ospedale-tipo ad alto contenuto tecnologico e assistenziale, sia un metaprogetto propedeutico alla definizione delle linee-guida per la progettazione vera e propria. Come parametri quantitativi di riferimento, salvo successive verifiche, si indicano quelli usciti dalle valutazioni citate. I reparti di degenza dovranno ospitare da un minimo di 650 posti letto a un massimo di 800 e oltre a una dotazione completa di strutture ospedaliere di tipo avanzato avranno un ricco corredo di "prolungamenti esterni", ovvero di spazi ed edifici per attività formative o didattiche, per il "comfort alberghiero" (foresteria, ristorante ecc.), per negozi e simili, per l'asilo-nido dei dipendenti, ecc. Gli organismi edilizi, flessibili e modulari onde poter crescere per fasi, saranno costituiti da corpi di fabbrica bassi con pochi percorsi verticali. Va infine prevista un'ampia dotazione di parcheggi, anche multipiano. La superficie utile totale dell'organismo si dovrebbe aggirare sui 200-220.000 mq, corrispondenti a una volumetria di **6-700.000 mc**. Naturalmente l'intero complesso dovrà essere accuratamente contestualizzato nel futuro parco fluviale, di cui non dovrà interrompere la sequenza, e dovrà essere collegato con quello dell'Ospedale esistente e con il parco di Gocciadoro mediante un rinnovato percorso attrezzato ciclo-pedonale lungo il Fersina.

Il modello fisico-funzionale dell'organismo da realizzare richiede naturalmente molti ulteriori approfondimenti già prima di un vero e proprio studio di fattibilità, comprese una analisi più circostanziata dei rapporti tra il futuro Ospedale, i suoi "prolungamenti" e la

⁵⁵ Vedi Documento programmatico 2000, paragrafo 5.5.

⁵⁶ Coordinata da Lamberto Rossi e ispirata da Renzo Piano.

città, e una preventivazione assai seria dei costi di urbanizzazione, costruzione ed equipaggiamento (che oggi in casi analoghi si aggirano sui 500 milioni a posto letto⁵⁷) e dei relativi benefici, tanto più se si deciderà di procedere - come è possibile - con il meccanismo del *project financing*, già sperimentato altrove in analoghe occasioni. Tutto ciò senza trascurare - ovviamente - l'altro aspetto della questione, e cioè il destino dei fabbricati e del sedime attuali una volta avvenuto lo spostamento, sui quali oggi non esiste alcuna possibilità di opzione diversa da quella implicita negli investimenti fin qui compiuti e/o già programmati. E senza dimenticare che i soggetti coinvolti nelle decisioni da concordare sono davvero molti, oltre al Comune: la Provincia, lo Stato, l'Azienda sanitaria nonché gli eventuali imprenditori privati da coinvolgere economicamente nell'iniziativa.

In destra Adige si segnala la rilevantissima presenza del **Doss Trento**, un sito unico di grande rilevanza storico-culturale, paesaggistica e ambientale che sconta un'evidente difficoltà di accesso e che, pur essendo già classificato dal PRG vigente come verde pubblico di interesse urbano, richiede una radicale risistemazione e valorizzazione. Ma soprattutto si segnalano due ultimi importanti grandi interventi. Il primo riguarda l'**area Italcementi**, nei cui immensi immobili prosegue stancamente un residuo di attività produttive, mentre la cava sovrastante è chiusa da tempo. La proprietà è ancora destinata a zona a servizi di interesse urbano per l'istruzione superiore, nonostante che l'ipotesi di realizzare qui un grande nuovo polo scolastico sia da tempo tramontata. La dismissione completa dello stabilimento, in corso di trattative tra la proprietà e la Provincia, è da ritenere prossima, il che apre promettenti prospettive di ristrutturazione urbanistica totale del luogo. Esso appare atto a ospitare un **nuovo insediamento di edilizia residenziale mista con eventuale presenza di organismi di interesse pubblico**, tenendo conto che un eventuale recupero di qualche volume industriale potrebbe consentire la presenza di funzioni di tipo espositivo o congressuale. Certo, il sito - per quanto pianeggiante - non è molto felice per via dello scarsissimo soleggiamento (e dunque di un microclima umido e freddo che non è dei migliori), nonché dell'incombenza dell'alta parete rocciosa. Ai suoi piedi infatti, cioè nella zona più in ombra, si segnala l'esistenza di una fascia di suoli a rischio proprio per via dei possibili crolli, e questa constatazione obbliga ovviamente a escludere che il futuro abitato si accosti troppo alla montagna. Per converso, il prossimo spostamento della tangenziale nella nuova galleria (vedi PRUSST) potrebbe consentire di dislocare più a ovest anche la strada locale che la

⁵⁷ Così risulta p.es. dal recente concorso-appalto per il nuovo ospedale di Mestre, da 700 posti letto (387.000 mc, L.320 miliardi).

sostituirà, aprendo così nuove possibilità di insediamento a est, dove le valenze di rapporto col fiume sono più libere.

L'ultimo grande intervento da studiare è quello che riguarda la zona compresa tra il futuro casello autostradale Trento sud, il lungadige in destra e la sponda sinistra. Vi ricadono un altro **nuovo ponte** diretto alla tangenziale, cioè al quadrante sud-ovest della città e alle ultime "stanze" del parco fluviale in sinistra (vedi PRUSST), e la **futura arena polifunzionale** destinata a sostituire l'obsoleto stadio Briamasco. Per il nuovo stadio, che dovrà essere capace di 10-15.000 posti e integrato di organismi complementari in grado di accrescere il richiamo dell'organismo, si indica un'area strategica molto promettente posta sotto Ravina, accessibile direttamente dall'intero territorio provinciale. Questo insieme di interventi dovrà configurare quella che abbiamo già chiamato la **nuova "porta sud" di Trento** (vedi paragrafo 4.3).

Per finire, si segnala che la già grande problematicità della situazione complessiva nell'ambito dell'asta dell'Adige è accentuata dal sovrapporsi di competenze e di decisioni che spettano a vari enti pubblici (Provincia, Comune, Università, ITC, ecc.) e privati (Iniziative Urbane, Italcementi ecc.), e che anche per questo l'utilizzo di strumenti efficaci di concertazione e cooperazione, che si traducano in interventi coordinati e azzerino o riducano i possibili conflitti d'interessi convenzionando le forme del rapporto pubblico/privato, è chiaramente un obiettivo imprescindibile. Si sottolinea inoltre che tutto il quadrante dell'asta dell'Adige si trova in condizioni non facili dal punto di vista delle criticità ambientali, per cui - nella progettazione dello SQ e degli interventi che vi ricadono - il rispetto delle raccomandazioni esposte nel paragrafo 7.5. è assolutamente doveroso⁵⁸.

4.4.3. Indirizzi per lo SQ del quadrante Nord

Come s'è detto, questo ambito di fondovalle settentrionale è vertebrato al centro dalla fascia ferroviaria cittadina che si vorrebbe venisse interrata, fra la stazione e Canova, e ha per limiti laterali a ovest l'autostrada e a est la via Solteri. La situazione urbanistica ed edilizia e la configurazione dello spazio sono così compromessi che il Documento programmatico 2000 si limita a proporre soltanto interventi lenitivi dei danni più macroscopici. Tuttavia, è certo che la riqualificazione e il completamento di questa sconnessa periferia propongono una sfida alla quale il futuro PRG non potrà sottrarsi, e

⁵⁸ In proposito si veda con maggior dettaglio quanto esposto nella scheda del paragrafo 4.3.1. del Documento Programmatico 2000.

che anzi dovrà affrontare con determinazione. A completare il panorama attuale sul quale ci siamo soffermati già a più riprese - e che è reso ancor più preoccupante dalle indicazioni del PRG vigente non ancora concretatesi - bastano poche ulteriori notazioni.

Anzitutto si segnala che la situazione è diffusamente compromessa dalla presenza di importantissime criticità che quali impongono non solo ineludibili cautele di ogni genere prima di metter mano a qualunque intervento, ma addirittura provvedimenti di risanamento e messa in sicurezza che sono irrinunciabili (vedi paragrafo 7.5).

Quindi emerge la condizione di assoluta separatezza creata dalla barriera della ferrovia del Brennero, che divide l'intero suburbio in due ventagli di insediamenti e spazi vuoti. Il primo si sgrana a ovest lungo l'asse di via Maccani e le sue diramazioni, da Campotrentino a Roncafort e oltre, ed è fiancheggiato dalla lunga fascia di territorio tra l'Adige, l'autostrada e la futura variante nord della SS.12, che più a nord ancora verrà quasi interamente occupata da un nuovo grande distretto commerciale, dal nuovo deposito della Atesina e dal completamento dell'Interporto. Il secondo ventaglio di urbanizzazioni incomplete è invece racchiuso a est da un'altra lunga fascia relativamente più densa, minuta e articolata di insediamenti altrettanto disomogenei, che è compresa tra l'asse delle vie Brennero e Bolzano e l'antico percorso di via Solteri e che va dall'ex scalo Filzi fino alla circonvallazione, a Gardolo e addirittura a Lavis. A questa suddivisione principale e determinante si aggiungono quelle trasversali di non minor conto prodotte dagli sbarramenti di altre grandi infrastrutture che intersecano in vario modo quelle nominate, in particolare la circonvallazione della Valsugana e la diagonale della Trento-Malè. Una rete irregolare di altre strade ex rurali più o meno rimaneggiate completa il quadro, col risultato di una conformazione planimetrica complessiva illeggibile, confusa e irrazionale degli elementi portanti e di quanto riesce a insinuarsi fra di essi con un enorme spreco di suolo: vecchi e nuovi abitati, zone commerciali e produttive d'ogni genere e grado, tessuti misti informi, disparati "oggetti edilizi" e impianti di tutti i tipi e i ranghi. Se è vero che d'altra parte sussistono non poche aree libere (in genere agricole, di non grandissimo pregio), esse non formano plaghe davvero consistenti e comunque anche qui il paesaggio rurale è compromesso da un pullulare di inserti non consonanti, in particolare grandi elettrodotti con i loro tralicci.

Alla luce degli intenti progettuali più volte enunciati, il primo compito dello studio è dunque quello di cercare di riordinare e ricucire tali brandelli di città e sfilacciate edilizie avvalendosi proprio di queste modeste potenzialità di spazi liberi - spesso piccole strisce di terra che fiancheggiano rogge e canali - mirando a connetterle a più corposi corridoi o lingue di verde in discesa dalle colline orientali e alla fascia agricola dell'Adige. Una cintura verde dovrebbe disporsi lungo l'ultimo tratto della tangenziale e aggregarsi da una

parte alla nuova zona sportiva di Gardolo e dall'altra anch'essa al futuro parco fluviale settentrionale, e un altro corridoio verde dovrebbe fiancheggiare a Canova la ferrovia Trento-Malé, giungendo fino a Spini di Gardolo.

Altrettanto intensamente e a vasta scala occorre lavorare su un nuovo disegno delle infrastrutture stradali, tenendo conto del fatto che per attenuare la barriera ferroviaria (che qui riprende consistenza) serve una più fitta rete di connessioni fra l'area direzionale e commerciale di Centochiavi e di via Brennero e quella commerciale e artigianale di via Maccani e Roncafort L'asse di via Maccani va riqualificato, forse potenziato, comunque agganciato meglio alla tangenziale. Quello di **via Brennero** pone problemi molto più complessi. Il principale - dopo quello del traffico eccessivo, che va assolutamente ridotto - è posto dalle aree miste C4 per la formazione di "luoghi centrali", allineate dal PRG vigente lungo quello che sarebbe dovuto diventare il cosiddetto "Corso Nord" di Trento, nell'ipotesi di spostare la SS.12 di fianco alla tangenziale nord e di interrare la ferrovia Trento-Malé sotto l'arteria esistente, con funzioni di metropolitana. Oggi nelle zone C4 non sono stabiliti degli indici di densità fondiaria, ma sono consentite volumetrie che in alcuni casi superano i 5 mc/mq, concepite come una sorta di "premio" per sollecitare la sostituzione dei volumi esistenti, anch'essi spesso assai consistenti. Tali utilizzi intensivi del suolo richiedono ovviamente un'altrettanto grande dotazione di spazi a parcheggio per lo più in superficie (in questa zona dove la falda è quasi subaffiorante), corredo indispensabile che però squalifica in modo gravissimo proprio quel disegno d'insieme delle singole pertinenze e in generale dei suoli liberi che invece, secondo il PRG vigente, dovrebbe configurarli come gradevoli "spazi di relazione". Ricomporre oggi questo progetto già tanto compromesso appare un'impresa disperata, ma lo SQ non potrà sottrarsi cominciando col verificare, in un'ottica di valorizzazione delle diversità, qual è il significato di un collegamento così uniforme con il sobborgo di Gardolo, un'arteria dove si tende a costipare di tutto in modo tanto intensivo quanto caotico, un'antica direttrice diventata una qualsiasi strada-mercato, opulenta ma banalissima come tutte quelle del mondo. E prendendo atto che gran parte delle ipotesi originarie hanno ormai perso corpo perché l'idea della metropolitana interrata è del tutto tramontata, e che le attese edificatorie per l'intero quadrante sembrano in flessione, mal supportate da un mercato attualmente stagnante. Oggi comunque via Brennero non è affatto un "corso" neppure in embrione, ma solo una grossa arteria supertrafficata e non attraversabile, una vera barriera priva di qualsiasi qualità "cittadina". Occorre dunque non solo scaricare quest'asse dal traffico che lo soffoca, con i provvedimenti di cui s'è detto altrove, ma anche provvedere alla radicale riforma dello scenario fisico-funzionale creatosi più o meno casualmente - sia pure nel pieno rispetto del PRG - e tornare a progettare in chiave

più propriamente cittadina l'attuale "disegno del suolo" (e in particolare degli attacchi a terra degli edifici, così carenti di forma) di tutta la zona di Centochiavi, mirando alla formazione di un tessuto organico, a una riqualificazione degli spazi scoperti pubblici e privati, all'apertura di possibili nuovi canali trasversali di relazione locale.

In testa a via Brennero, infine, l'intera la zona attorno allo svincolo di Canova e al viadotto della circonvallazione va interamente ripensata quale nuova "**porta nord**" di Trento, anche a servizio del traffico proveniente dalla Valsugana, assegnando a questo luogo una funzione terziaria fortemente emblematica di immagine e di qualità prestazionale.

Ma naturalmente gli interventi principali per il ridisegno e la ricomposizione dell'intera forma urbana e territoriale dei luoghi - non solo in chiave di architettura infrastrutturale - sono quelli correlati all'**interramento ferroviario** e alla creazione del soprastante **nuovo boulevard** quale spina centrale cittadina, secondo l'ipotesi descritta nel paragrafo 4.3. L'asse si dovrebbe attestare grosso modo a metà della bretella che congiunge le due rotonde di Roncafort e del Tridente, dopo di che i binari cominceranno ad uscire in trincea dal sottosuolo. Questo incrocio, quale snodo tra la rinnovata via Brennero e il futuro boulevard centrale, dovrebbe dunque avere una forte rilevanza sia funzionale che figurativa. Ma tra i tanti tessuti e siti lambiti dalla nuova arteria - e quindi valorizzati e sollecitati a trasformarsi secondo precisi indirizzi progettuali - per la dimensione e l'urgenza dei problemi che presentano e per la loro particolare importanza nei riguardi della futura forma urbana e dell'assetto funzionale complessivo si segnalano soprattutto due distretti di ancor più profonda ristrutturazione: quello centrale cosiddetto Metropolis e quello laterale dell'ex scalo Filzi, entrambi più che meritevoli di progettazione speciale e pianificazione attuativa.

Il nome **Metropolis** (che è quello della società proprietaria originale, l'immobiliare delle FS) designa due comparti posti subito a nord della stazione, dietro via Segantini e corso Buonarroti, che oggi sono occupati da immobili e impianti ferroviari quasi interamente dismessi, dalla nuovissima stazione di testa della Trento-Malé e dal suo parcheggio. Proprio accanto c'è la vecchia palazzina sede della Dogana, destinata a trasferimento. Il primo comparto - 30.600 mq acquistati recentemente dalla Provincia - è diviso in due lotti A e B separati dalla linea del Brennero⁵⁹ (cioè dal futuro boulevard),

⁵⁹ Il lotto A, a ovest della ferrovia, si dispone verso corso Buonarroti, dal quale però è separato da una cortina di case che riduce le possibilità di accesso a due strette strisce a nord e a sud. Il lotto B, a est della ferrovia, si affaccia invece su via Segantini salvo allontanarsene alquanto all'altezza della Federazione dei Consorzi Cooperativi, dietro alla quale ha un risvolto sulla via di Centa. Il lotto A misura 12.600 mq e il lotto B 15.800 mq, ma la superficie totale del comparto comprende anche il risvolto su via di Centa, occupato da due vecchie

mentre il secondo è un'enclave triangolare che appartiene tuttora a Metropolis. Il comparto provinciale è classificato dal PRG vigente come zona F1 "per attrezzature pubbliche e di uso pubblico di interesse urbano, per amministrazione e servizi pubblici" ed è edificabile con fabbricati alti fino a 5 piani con un indice edificatorio di ben 5 mc/mq. L'altro resta invece tuttora impegnato come "zona ferroviaria", ma non mancano le sollecitazioni da parte di Metropolis affinché anch'esso sia riclassificato con i parametri sopra citati. Il quadro urbanistico attuale e i formidabili interessi immobiliari che sottende creano i presupposti di problemi urbanistici cruciali per la zona e l'intera città, finora rimasti in ombra ma meritevoli della massima attenzione da parte dello SQ⁶⁰

Risale al 1992-93 (cioè ai prodromi della trattativa tra Metropolis e Provincia, che è stata laboriosa e che ha richiesto diversi protocolli d'intesa) un anteprogetto diretto a verificare le possibilità di valorizzazione dei 153.000 mc edificabili nel primo comparto, che contemplava nel lotto A un complesso di palazzine di uffici inteso quale complemento del Centro Europa di via Romagnosi e come parte sostanziosa di un unico "polo" urbano provinciale, e nel lotto B un terminal polimodale del trasporto pubblico, con una nuova stazione delle autocorriere destinata a sostituire l'attuale di San Lorenzo⁶¹. Tra il 1993 ed il '95, mentre si costruiva la nuova stazione della Trento-Malé, questo studio ha raccolto pareri non sfavorevoli in Commissione edilizia, sia pure con la richiesta di ulteriori approfondimenti, e già nel 1997 si davano per prossimi la sopraelevazione della stazione della Trento-Malé con un piano di uffici, il suo collegamento in quota con gli uffici del terminal delle autocorriere, la costruzione di nuovi 140.000 mc tra uffici e servizi pubblici e di 1000 posti macchina nei parcheggi interrati⁶². In realtà allora i suoli non erano ancora stati trasferiti alla Provincia, ma poiché il contratto stipulato l'anno dopo prevede che essi

fabbricati austriaci per le abitazioni dei ferrovieri, e una striscia di suolo "a scavalco" della ferrovia che collega centralmente i due lotti.

⁶⁰ In proposito si veda la lunga scheda contenuta nel paragrafo 5.2.2. del Documento programmatico 2000.

⁶¹ Più in dettaglio, oltre a ipotesi suggestive ma vaghe di recupero, riqualificazione e riuso della stazione FS, del vicino edificio postale, dell'attuale zona autocorriere ecc., questo progetto di larghissima massima prevedeva:

- nel lotto A, cinque palazzine di uffici di 5 piani disposte a pettine tra la ferrovia e il retro della cortina edilizia di Corso Buonarroti, per un totale di 57.200 mc fuori terra più 46.000 mc di garage interrato a due livelli, capace di 536 auto;
- nel lotto B, un complesso costituito due fabbricati paralleli in linea lungo via Segantini contenenti la nuova stazione della Trento-Malé e una nuova stazione di transito delle autocorriere extraurbane (con le rispettive hall, biglietterie, gallerie viaggiatori, pensiline, ecc., un ristorante e altri servizi per passeggeri, uffici e depositi delle società concessionarie), oltre a una palazzina isolata di uffici alta 4 piani, per un totale di 104.400 mc fuori terra più 37.500 mc di garage interrato a due livelli, capace di 295 auto;
- un collegamento tra i lotti A e B al di sotto della ferrovia del Brennero, cioè un tunnel a due livelli (pedonale e automobilistico) di 3.200 mc;
- una serie di piazzette, terrazze, percorsi interni ed esterni, scale mobili ecc. quale raccordo fra i vari elementi e livelli del terminal;
- il recupero delle due case dei ferrovieri, che misurano circa 9.000 mc.

In tutto si trattava di circa 169.800 mc fuori terra escluse le due case di via di Centa, di cui 40.000 per la nuova stazione e la galleria dei treni, quella delle autocorriere, i portici ecc. I posti macchina previsti erano 831.

⁶² Si tratta di dati piuttosto diversi da quelli usciti nel 1992-93 e che creano l'impressione che nel frattempo il progetto si fosse forse un po' "gonfiato", anche se non se ne conoscono gli elementi ufficiali.

divengano disponibili entro il 2001 c'è da aspettarsi che dall'attuale fase di attesa si passerà presto all'azione, pur in mancanza di qualsiasi serio studio di inquadramento o analisi dell'impatto urbanistico di quanto si andrà a costruire e a mettere in funzione. I punti interrogativi ai quali lo SQ dovrà rispondere diventano ancora più numerosi nella prospettiva di mettere in gioco anche il secondo comparto e cioè di assecondare le richieste di Metropolis, perché se il suo eventuale accorpamento nel lotto A del comparto provinciale ridurrebbe decisamente molti problemi di configurazione spaziale e di accessibilità dal quadrante ovest-nord-ovest, la presenza di ulteriori cospicue volumetrie terziarie nell'attuale contesto urbano, già molto congestionato, appare assai poco giustificabile senza una radicale revisione del disegno complessivo.

La circostanza per farlo è offerta per l'appunto dall'ipotesi dell'interramento ferroviario, la quale rimescola completamente le carte e consente di ripensare daccapo all'intera questione, anche se sposta decisamente in là i tempi per focalizzare a dovere gli interventi edilizi e realizzarli. Infatti l'interramento della linea ferroviaria fornisce nuovi input sia rispetto all'assetto urbanistico delle aree in esame, sia in relazione al riordino complessivo del tessuto edilizio circostante. Il sistema della viabilità locale va infatti completamente ripensato partendo dal boulevard, il quale - eventualmente articolato in segmenti caratterizzati in modo diverso spazialmente e funzionalmente - potrebbe liberare una grande fascia urbana interna longitudinale. Questa, oltre a diventare un'importante riserva di spazio aperto da attrezzare in relazione agli edifici che dovrebbero ospitare importanti attività di livello non solo cittadino, va concepita come una **vera e propria nuova spina centrale dell'intero organismo cittadino**.

I volumi delle due stazioni ferroviarie dovrebbero essere mantenuti e collegati pedonalmente alla quota dei binari. Il nuovo sistema viario potrebbe consistere in due anelli di smistamento del traffico, in posizioni simmetriche rispetto alle stazioni, favorendo la permeabilità verso il fiume di tutta l'area centrale. La sezione del boulevard, dilatata in larghezza fino a lambire le aree a confine con la vecchia sede dei binari, offre l'occasione di realizzare due nuovi fronti edificati, superando la logica dei "comparti" prima accennata e con una distribuzione più equilibrata delle volumetrie. In particolare, bisognerà ridefinire l'assetto dei comparti "A" e "B" di Metropolis secondo uno schema ad isolati aperti, con i fronti principali distesi lungo le due ali del boulevard e una serie di volumi attestati perpendicolarmente a ricostruire una maglia urbana che potrebbe dare continuità ad alcuni tracciati viari esistenti al contorno. Bisognerebbe inoltre ricomporre alcune altre parti del tessuto edilizio prospiciente le stazioni ferroviarie intervenendo su lotti liberi che consentono di ottenere un disegno unitario del nuovo fronte urbano. Infine, si dovrà ripensare in termini innovativi al futuro contenitore della **stazione delle autocorriere**, del

quale però va mantenuta la presenza grosso modo nel sito attuale e cioè non lontano da piazza Dante, ma più distante da San Lorenzo e meglio ambientato con l'importante complesso monumentale religioso.

Lo studio per la nuova sistemazione di questo distretto - nel quale tra l'altro rientra il Collegio Mayer dell'Opera universitaria - dovrà comunque contemperare le sempre valide raccomandazioni già formulate dal Documento programmatico 2000 (valutazione preventiva dell'impatto urbanistico del programma urbanistico-edilizio provinciale, drastica mitigazione delle attese edificatorie di Metropolis e riflessione generale sull'assetto e sul dimensionamento complessivo del settore terziario in città, in particolare di quello pubblico) con gli intenti di valorizzazione immobiliare intrinsecamente inerenti l'idea dell'interramento ferroviario. Si richiede pertanto che la fattibilità di qualsivoglia proposta progettuale venga verificata alla luce non solo dei diritti edificatori consacrati dal PRG vigente, ma anche tenendo conto dell'intero complesso di opportunità volumetriche di natura analoga previste anche altrove sia nel medesimo quadrante Nord, non lontano da qui, sia in quello dell'asta dell'Adige, in relazione con la effettiva consistenza del mercato immobiliare, delle capacità operative della imprenditoria locale e - non ultimo - dei "bisogni" edilizi in genere della città. Infine andranno indicate le procedure di perequazione urbanistica da attivare in ordine alla realizzazione dell'interramento ferroviario e del boulevard, ovvero alla distribuzione di oneri e "premi" volumetrici ai soggetti e alle proprietà coinvolte, che - oltre al Comune - sono Metropolis, la Provincia e le FS.

Le medesime conclusioni valgono anche per il distretto **Filzi**, che comprende l'ex omonimo scalo ferroviario e la zona adiacente, ai due lati di via Brennero, e che impone la stessa attenzione progettuale (ma non solo). Pur trovandosi a ridosso della città, esso ha connotazioni tipicamente periferiche dovute alla presenza disordinata di palazzine disparate, edifici commerciali e terziari, distributori e depositi di carburante, capannoni e quantaltro, ed è privo di un sistema di percorsi chiaramente strutturato e reso informe dalla molteplicità delle tipologie edilizie che si susseguono in modo assolutamente casuale. Ma il suo futuro sarà profondamente diverso sotto tutti i profili, soprattutto nell'ipotesi dell'interramento ferroviario e della realizzazione del soprastante nuovo boulevard, la quale ribalta i fronti e le gerarchie spaziali.

Sul lato est di via Brennero il PRG vigente indica delle zone B sature, delle zone per terziario direzionale, una zona per edilizia residenziale pubblica e una zona C4, mentre sul lato ovest dispone una zona servizi a verde pubblico, un parcheggio e un'altra zona

mista per la formazione dei luoghi centrali. Qui la necessità di ridefinire il disegno urbano dei luoghi discende dalla decisione di trasformare via Brennero in un vero boulevard (vedi sopra) e di spostare altrove le attività non compatibili con la residenza (i depositi carburanti e l'autorimessa della Atesina), ma anche l'ipotesi dell'interramento ferroviario avrà ricadute decisive in quanto via Brennero non sarà più l'unica arteria di riferimento. Lo SQ deve appunto focalizzare tali ricadute e delineare le nuove opportunità insediative in tutti i loro aspetti.

Il PRG vigente destina l'area dello scalo per circa 4,5 ettari a verde pubblico comunale e per il resto, un terreno in fregio a via Brennero di proprietà della FS, a zona edificabile C4. Questo quadro previsionale è stato sancito nel 1998 dalla complessa convenzione stipulata fra Provincia, Comune e FS per il trasferimento dello scalo nella zona di Roncafort, oggi in corso, e le FS stanno già predisponendo il piano guida del comparto C4, dove dovrebbero essere demoliti alcuni dei manufatti esistenti e costruiti circa 20.000 mc suddivisi in tre complessi, di cui uno destinato a ospitare la sede della Dogana. Ma l'ipotesi dell'interramento ferroviario e del boulevard impone di ridiscutere la situazione dal principio, in ordine sia al valore che i suoli acquisiranno e alla necessità di avvalersene per modi diversi e più proficui di utilizzazione (in un quadro perequativo), sia alla forma degli spazi urbani e dei tessuti viari da ricreare per fare della squallida periferia esistente un nuovo e vitale, bel quartiere cittadino ben integrato con quelli consolidati che stanno subito a nord di piazza Centa. La presenza del boulevard consentirà di dotare l'area di un secondo fronte urbano contrapposto a quello di via Brennero, lungo il quale organizzare un nuovo tessuto insediativo che dovrà essere disegnato in modo da garantire la permeabilità tra i due assi, sia per favorire i collegamenti veicolari che per ottenere un'equilibrata scansione di pieni e vuoti. Per quanto riguarda la viabilità, via Brennero ed il boulevard possono essere collegati con nuove strade interne sia trasversali (penetrazioni da via Solteri e da via Maccani, a completamento di una trama urbana finalmente coerente), sia longitudinali (dove la profondità dei lotti lo consente). Il nuovo edificato dovrebbe a sua volta contribuire a "legare" i due assi urbani forti, adottando per esempio un impianto ad isolati "passanti" con costruzioni aggregate attorno a corti o giardini privati. Il costruito potrebbe essere alternato da spazi aperti collocati in posizioni che consentano di realizzare un sistema diffuso di verde di connessione, corridoi ambientali e paesaggistici che s'insinuino fra le case e costituiscano una trama ben leggibile. Il boulevard dovrebbe occupare l'area dello scalo solo in minima parte in corrispondenza della sede interrata dei binari ferroviari, lasciando ampio spazio per un grande parco connesso all'attuale area sportiva. Naturalmente questa zona aperta va configurata in modo da armonizzare il disegno del verde pubblico

con quelli delle doppie alberate del boulevard, delle alberate del fronte edificato opposto e degli spazi connettivi disposti trasversalmente. Per quanto riguarda le attività da insediare, infine, appare opportuno dare all'area una forte connotazione urbana con la presenza di edifici residenziali, ma con una componente rilevante di attività terziarie e commerciali. Anche la scala degli immobili può contribuire alla creazione dell'effetto città, senza però eccedere con le altezze.

Sempre correlato all'interramento ferroviario, ma più marginalmente, si pone un altro annoso e angosciante problema progettuale (e non solo) che lo SQ dovrà finalmente affrontare e risolvere, ed cioè il vero bubbone rappresentato dai comparti B e C della **zona CPP Trento Nord**⁶³. Queste due grandi aree industriali dismesse (ex Sloi ed ex Carbochimica-Prada, ampie in tutto circa 13,7 ettari, situate tra via Maccani e via Brennero e dunque separate dalla ferrovia⁶⁴), hanno in comune i proprietari maggioritari, la vicenda urbanistica vissuta⁶⁵ e soprattutto il fatto di essere entrambe gravemente inquinate, circostanza quest'ultima che ha condotto all'attuale situazione di congelamento urbanistico, non più sostenibile. Il problema del recupero, che è comunque obbligato, ha due aspetti basilari: la scelta del ruolo di questo distretto nel futuro urbanistico di Trento e l'imponenza delle azioni di bonifica pretese dalle destinazioni d'uso vigenti e dei relativi costi⁶⁶, che impongono di rivedere i contenuti del Programma concordato nel 1994,

⁶³ Sulla questione vedi la scheda dettagliata riportata nel paragrafo 4.3. del Document0 programmatico 2000. Il comparto A è costituito dal cosiddetto "Magnete", un complesso edilizio di 160.000 mc ormai realizzato.

⁶⁴ L'area a est misura circa 6,56 ettari ed è formata in gran parte dal sedime della ex Carbochimica-Prada, che ha cessato la produzione nel 1984 (ca. 34.300 mq per un terzo della MIT e per due terzi della TIM), oltre a suoli non edificati a nord (ca. 12.700 mq anch'essi della MIT) e in fregio a via Brennero (ca. 8.700 mq della Fransy) e ad altri situati nella porzione meridionale, che invece sono occupati da attività commerciali (ca. 9.500 mq della Bosetti Auto). L'area a ovest, di circa 5,14 ettari, è costituita in massima parte dal sedime della ex Sloi, che ha chiuso nel 1978 (ca. 66.200 mq dei quali ca. 51.000 mq della TIM e circa 15.200 della MIT, questi ultimi lungo la ferrovia), con qualche proprietà minore (ca. 5.200 mq).

⁶⁵ Il Programma integrato del distretto Trento Nord è stato elaborato nel 1995 ai sensi dell'articolo 42bis delle NTA del PRG, introdotto allo scopo con la Variante 1994 in relazione a una altrettanto specifica Variante della Lp. n.22 (articolo 56bis). Mentre il PRG del 1989 destinava tutta la zona - rimasta abbandonata da pochi anni, a quel tempo, e di valore non elevatissimo - a insediamenti con i caratteri degli equipaggiamenti pubblici e/o delle attività collegate a funzioni di interscambio, di deposito, di commercio all'ingrosso, come contemplato dal PUP, la variante del 1994 ha creato una nuova "zona CPP" nella quale, mediante un piano ad hoc con procedure attuative speciali e con una densità territoriale di 3,5 mc/mq, si è consentita l'edificazione di 470.000 mc di volume residenziale con altezze fino a 16,5 m, in cambio della cessione al Comune di diritti volumetrici pari a 160.000 mc per edilizia pubblica (sicché ai proprietari sono rimasti 310.000 mc per edilizia privata), oltre a 43.000 mq di suoli per verde pubblico e alla rete infrastrutturale, che avrebbe dovuto essere eseguita dai proprietari privati

⁶⁶ I parametri di riferimento iniziali delle bonifiche erano stati desunti dalle norme olandesi vigenti a metà degli anni '90, ma mentre si poneva mano a una prima barriera idraulica destinata a contenere lo scorrimento dei veleni nella falda a valle dell'ex Carbochimica, ormai completata, sono entrate in vigore leggi e norme più rigide di quelle sulle quali ci si era riferiti in materia, come il decreto Ronchi. Secondo il Programma integrato la bonifica preventiva dei suoli ex industriali, altamente inquinati da idrocarburi aromatici nell'area ex Carbochimica e da piombo nell'area ex Sloi, era a carico dei privati (il primo preventivo SGS era di 5,5 miliardi di lire, senza considerare che nella zona sono presenti anche delle rogge di proprietà della Provincia, delle FS e della Maffei, a loro volta da bonificare). Dopo alcune stime generali e orientative parecchio allarmanti (per esempio 75 miliardi per l'ex Carbochimica, 45 per l'ex Sloi, 80 per le rogge, in tutto 200 miliardi, cifre comparse sulla stampa locale nel novembre-dicembre 1999), cifre più precise e circostanziate

peraltro ormai vanificati - almeno in linea di principio - dalla sua mancata entrata in vigore⁶⁷. Il recupero del distretto per impieghi economicamente profittevoli dovrebbe facilitare la programmazione complessiva della bonifica - che va comunque eseguita e per la quale si potrà godere di contributi statali (e in prospettiva anche europei) in percentuali che varieranno sensibilmente a seconda se le loro finalità saranno pubbliche ovvero private - mentre la natura delle opere e delle proprietà implicate esige che si intervenga con un consorzio pubblico-privato, ripartendo oneri e vantaggi proporzionatamente alle rispettive utilità e responsabilità.

Ovviamente l'intervento è destinato a pianificazione attuativa. Tenendo conto di quanto detto e delle esigenze generali di contestualizzazione fisico-funzionale, lo SQ deve individuare sia le funzioni da assegnare a questi suoli - escludendo quelle residenziali e privilegiando invece quelle per **insediamenti terziari di interesse cittadino**, in particolare per un **nuovo polo espositivo** con le necessarie dotazioni complementari, per esempio **alberghiere** - sia le configurazioni degli spazi edificati e non. I parametri volumetrici non dovrebbero superare quelli già sanciti dal PRG vigente e valgono le stesse raccomandazioni segnalate per i grandi interventi precedenti in materia di verifiche preliminari. Tra queste, inoltre e in particolare, vanno compiute quelle "analisi di rischio" che sono richieste dalle nuove norme nazionali e da tutti gli esperti consultati, le quali implicano la verifica preventiva di ogni azione prevista. Va pure ricordato che i tempi da prevedere per la progettazione e l'esecuzione della bonifica preventiva sono dell'ordine dei lustri e che nella questione, oltre al Comune alle proprietà private, sono coinvolte la Provincia⁶⁸, la ASL e lo Stato.

L'ultimo importante tema di progettazione assegnato allo SQ, altrettanto incancrenito, è quello della zona C4 di **Canova**, un quartiere recente formatosi attorno ai pochi masi agricoli che si aggregavano in un territorio lambito dall'Adige e sottoposto a periodiche inondazioni. La realizzazione della ferrovia nel secolo scorso e la recente crescita urbana

sono state fornite alla fine del 1999 da uno studio specifico commissionato allo scopo dal Comune di Trento, presentato all'inizio del 2000, che considera diverse alternative di intervento: "leggero" ovvero "integrale" a seconda degli usi del suolo da consentire una volta conclusa la bonifica. Le opere comportano la rimozione del terreno per uno spessore di 5-7 m con escavazioni fino a 17 m di profondità in corrispondenza dei vecchi serbatoi, il trattamento termico dei terreni impregnati di idrocarburi, quello chimico dei terreni contenenti piombo, oppure il filtraggio delle acque di falda contaminate dopo averle raccolte opportunamente, e altre procedure alternative tutte assai complesse e poco sperimentate altrove. I costi complessivi possono variare da 106 a 181 miliardi, inferiori dunque ai 200 stimati pochi mesi prima, ma in ogni caso di gran lunga maggiori di quelli conteggiati all'inizio (per la bonifica dell'ex Carbochimica si va da 25-35 a 60-66 miliardi, per l'ex Sloi da un minimo di 44 a 66 e anche a 80, mentre per le rogge bisognerà spendere circa 35 miliardi. Queste stime risalgono all'estate del 2000.

⁶⁷ I tempi fissati per l'adozione del Programma d'intervento, due anni (art.42bis NTA Variante 1994, comma 4) poi rinnovati con successiva delibera, sono scaduti il 13.12.99.

⁶⁸ La Provincia, a sua volta, ha affidato un ulteriore incarico di studio per la bonifica allo specialista W.Genthe.

hanno posto le premesse per il consolidamento dell'abitato lungo via Paludi, quindi il processo di edificazione è proseguito con interventi di saturazione e di sostituzione edilizia, in particolare lungo via Brennero e ai margini dell'abitato. A ovest invece rimane un'ampia area agricola compresa tra l'edificato e la ferrovia Trento-Malé, i cui destini appaiono compromessi dalla crescente pressione insediativa, che qui è sostenuta dal valore modesto dei terreni. Oggi a Canova è insediata una varietà di funzioni fra le quali solo nei tempi recenti sono prevalse quelle residenziali, con esili supporti urbanistici che danno luogo a una netta separazione dalla città e da Gardolo, una forte carenza di strutture pubbliche e un'immagine complessiva molto, molto debole e priva di qualsivoglia qualità.

Tali criticità ambientali e urbanistiche che sollecitano da molto tempo - purtroppo invano - interventi non solo progettuali in senso "fisico" per riqualificare il quartiere e integrarlo con il sistema urbano più esteso. Nel 1994 il PRG ha scelto di consolidare l'edificato creando una grande zona C4 (188.500 mq, 400.000 mc) dove dare risposta al fabbisogno di edilizia popolare allora individuato (800 alloggi per circa 2000 abitanti). Con un preciso impegno municipale nella gestione dell'operazione, l'intento era di riequilibrare le funzioni e i servizi di tutta la comunità di Gardolo, Canova e Roncafort realizzando abitazioni d'interesse sociale, spazi verdi e alcune attrezzature di livello superiore (80.000 mq di suoli pubblici in totale). Da una laboriosissima procedura concorsuale avviata nel 1996-97 è poi sortito un piano guida piuttosto elaborato, ma oggi ogni iniziativa è bloccata per l'emergere di numerose difficoltà riguardanti in particolare l'eccessiva estensione della zona C4, la quantità e il tipo di edificazione da consentire e l'opportunità di conservare quote di aree agricole, e in quale misura. Molti dubbi e riserve, infine, concernono la fattibilità dell'intervento in quanto "pubblico", tenuto conto degli altri impegni in corso altrove, dei limiti manifestati in passato da analoghi interventi di questa natura e della effettiva natura della domanda e dei fabbisogni (vedi paragrafo 3.2).

Insomma, oggi la zona C4 è un puro vincolo che congela lo stato di fatto. Ma mentre cresce ogni giorno il numero delle richieste isolate di una sua riclassificazione per permettere a ciascun proprietario di edificare subito per conto proprio, permangono le attese nei confronti di un completamento del quartiere secondo un preciso disegno d'insieme pubblico che sappia inoltre ricucire i casuali tessuti esistenti e restituire loro funzione e senso, portando il tutto alla dimensione e alla complessità proprie di una parte compiuta di città. Si tratta dunque di accrescere il numero di residenti, di collocare attrezzature collettive e di strutturare un luogo urbano dotato - per forma e ruolo - di qualche genere di centralità. Le iniziative precedenti citate sopra non possono essere interamente azzerate perché permangono forti esigenze di completamento dell'edificato,

ma vanno attentamente verificate le dimensioni dei suoli coinvolti, i contenuti e i soggetti di ciascuna iniziativa, le infrastrutture e le attrezzature richieste. Occorrono quindi diverse verifiche: per esempio, quale valore della densità edilizia può favorire i risultati attesi? quali equipaggiamenti prevedere, e dove? quale genere di “verde” può meglio qualificare il distretto, una sequenza di spazi ora attrezzati ora agricoli, una rete di corridoi ecologici, una grande fascia decisamente rurale la cui tenuta costituisce in ogni caso una garanzia di vitalità del paesaggio e di manutenzione del territorio, oppure tutto questo assieme? e con quale forma, con quali modalità di attuazione? Va sottolineato che le complesse condizioni dell'urbanizzazione (per esempio, per realizzare un sistema infrastrutturale completamente nuovo che si agganci a quello esistente occorre riplasmare parecchi tracciati ormai consolidati e spostare qualcuna delle pochissime attrezzature presenti) si coniugano a problemi ambientali di grande delicatezza, come per esempio la falda affiorante, la fortissima ventosità, il disturbo generato dalla presenza di strade di grande traffico e della ferrovia, del Brennero, che vanno affrontati e risolti contestualmente.

Naturalmente, la riprogettazione integrale e definitiva della zona C4 di Canova e la definizione del relativo piano attuativo (anche suddiviso in comparti) devono tener conto non solo di queste considerazioni, ma anche della necessità di inserirsi nello scenario complessivo prefigurato dal PUSG per l'intero quadrante Nord, e quindi - in particolare - della opportunità di giovare delle ricadute che il ridisegno dell'architettura infrastrutturale e dei corridoi ambientali può generare anche qui.

4.4.4. Lineamenti per il futuro SQ della zona collinare

L'ambito suggerito per questo SQ è quello degli abitati antichi e recenti che si disseminano a ventaglio sui primi rilievi a est di Trento, con i loro spazi agricoli e boschivi, un territorio tanto prezioso e delicato quanto soggetto a pressioni insediative ormai inaccettabili. Qui infatti il PRG vigente consente ampi margini per nuove edificazioni, e lo sfruttamento delle capacità volumetriche residue delle zone B si sta intensificando anche con interventi sempre più frequenti di sostituzione edilizia. Procedendo in questa direzione in alcuni sobborghi le volumetrie esistenti potrebbero al limite raddoppiare, e questo è un rischio che bisogna assolutamente scongiurare, per nulla astratto dato che negli ultimi dieci anni la maggior parte dello sviluppo edilizio nel territorio comunale è avvenuta proprio qui, che da qui proviene la maggior parte delle domande di modifica del PRG vigente rivolte a nuove possibilità di edificazione, e che oggi nell'insieme questa “periferia” pesa demograficamente quasi come il centro cittadino (vedi Appendice).

In tali processi gli interessi delle convenienze individuali e del mercato immobiliare trascurano largamente quello generale della qualità dell'assetto complessivo, ignorando del tutto le identità culturali e insediative delle comunità locali. Il grande rigonfiamento dell'edificato in collina rimodella aree che avevano ciascuna un proprio volto, molto significativo e di grande valore, e una propria tradizione, e determina lo straniamento dei luoghi, il dissolvimento dei valori che pure sono il richiamo più consistente per quanti vengono a vivere qui, la dissipazione di rilevanti risorse paesaggistiche e socioculturali: in poche parole, un forte degrado della qualità della vita e dell'ambiente in senso lato. Il primo obiettivo del futuro SQ sarà dunque quello di recuperare tale qualità perdute e di garantire la sopravvivenza di quelle ancora rimaste - che non sono affatto poche - adottando regole insediative e modelli territoriali molto più rispettosi dei caratteri originali dei luoghi, che occorre invece valorizzare.

Inoltre, bisogna provvedere alle attuali carenze di equipaggiamenti dovute al modo "spontaneo" della crescita urbana. Le strade non solo mancano, ma ormai è quasi impossibile realizzarle anche dove sono previste dal PRG vigente, con gravi e crescenti disagi a fronte a una domanda di mobilità che cresce di giorno in giorno (vedi paragrafo 3.4.1). D'altra parte, in questo ambito tanto delicato anche l'apertura di nuove strade e l'allargamento di quelle esistenti (spesso realizzabili solo a costo di lavori dirompenti e molto onerosi) contribuiscono ad alterare pesantemente l'immagine e l'identità dei siti, cancellando luoghi e segni della memoria o sovrapponendovi elementi funzionali ma indistinti che trasformano le vecchie e belle frazioni in banali periferie cittadine⁶⁹. Quanto alle altre attrezzature, una delle intuizioni originarie del PRG vigente era quella di favorire la loro realizzazione in luoghi significativi anche dal punto di vista del disegno urbano, sia per mantenere vitali i vari antichi sobborghi assicurando loro una certa "centralità", sia per limitare la concentrazione dei servizi nella città e quindi per ridurre il pendolarismo interno al comune. Ma a dodici anni dalla sua formulazione, a prescindere dal non molto che è stato fatto, questo intento manifesta gravi limiti anche perché non si è prestata la dovuta attenzione all'eterogeneità del territorio comunale nel rapporto sia con Trento che fra gli stessi sobborghi, mentre queste diversità o diverse caratterizzazioni sono aspetti tanto peculiari da apparire elementi fondativi della ricchezza del contesto locale. Pure tale indispensabile approfondimento del significato da attribuire agli interventi di

⁶⁹ Un altro problema solo in apparenza marginale riguarda i percorsi pedonali. Le strade nelle zone B delle frazioni mancano quasi sempre di marciapiedi, e data la loro strettezza spesso è proprio impossibile realizzarli. In molti casi bisognerebbe dunque pensare a percorsi pedonali indipendenti, soprattutto quando le strade sono delimitate da muri a secco o da altri elementi paesaggisticamente significativi, ponendoli anche a quote diverse dalla carreggiata. Questo renderebbe i percorsi pedonali protetti ed eviterebbe di dover allargare le strade veicolari, rispettando meglio gli andamenti naturali del terreno e le sezioni originarie dei tracciati.

infrastrutturazione e di dotazione di equipaggiamenti civili ai diversi luoghi andrà posto a carico del futuro SQ.

Ancora, particolare attenzione progettuale va dedicata alla già citata fascia di "natura interna alla città" che delimita l'abitato urbano a est, separandolo dalle frazioni di Villazzano e Povo, e che va da Gocciadoro a Mesiano. Essa dovrebbe configurare un grande parco agricolo-naturalistico da considerare in potenza quale un momento aggregativo per tutto il settore sud-orientale di Trento e per la plaga di Povo-Villazzano, dotato già in parte di attrezzature per il tempo libero e integrabile con le strutture scolastico-universitarie che pure vi gravitano nella porzione di Mesiano. Tale fascia naturalistica si dovrebbe appoggiare alla strada fra Mesiano, Povo e Villazzano, fino a congiungersi con la SP della Fricca e proseguire poi verso Mattarello con la "strada del vino" delle Novaline. Come s'è già detto, questo percorso non dovrà diventare affatto una nuova deprecabile, "veloce" tangenziale est, ma solo fungere da buon tramite per le relazioni locali "lente" delle frazioni collinari. Esso necessita tuttavia di più forti relazioni d'accesso dalle zone abitate, soprattutto di una più rapida accessibilità dalla zona urbana lungo Fersina verso la collina di Mesiano e Gocciadoro, anche con possibili risalite meccaniche di tipo innovativo (vedi paragrafo 3.4.2). La riqualificazione dell'ambito, anche in termini di connessione efficace tra città e collina, dovrebbe allora allargarsi a comprendere Mesiano e il suo parco universitario e contemplare un'estensione della politica di protezione dei caratteri del paesaggio, con l'istituzione di una "parco agricolo" appoggiato alla strada di collegamento Mesiano-Povo-Villazzano, opportunamente attrezzato con nuove strutture di interesse collettivo, innervando questo territorio con percorsi utilizzabili per una più efficace relazione tra città e collina.

Altrettanta attenzione progettuale meriterà infine da parte del futuro SQ un'altra fascia naturalistica pure citata, quella del già previsto Parco delle Coste fra la Spalliera, le Laste, Cognola e Martignano. Essa presenta simili problemi di incentivazione dei percorsi (pedonali) trasversali di risalita dalla città alla collina - per esempio lungo il tracciato del rio Saluga e lungo l'antico tracciato di risalita verso il santuario delle Laste e San Vito di Cognola - e di correlazione con una strada di spina portante pedemontana, costituita qui dal tracciato della strada tra Martignano e Cognola, proseguendo poi a nord-est verso Montevaccino e a sud-est verso Civezzano ("strada dei forti"). Questi due sistemi connettivi (la strada pedemontana e la ragnatela di percorsi pedonali che risale dalla città a Cognola e Martignano traversando il parco delle Coste) vanno potenziati con opportuni interventi, sia ubicando nuove strutture di attrazione collettiva (proseguendo il processo di innesco di nuove centralità previsto dal PRG vigente) e incentivando la localizzazione di esercizi commerciali lungo la strada di spina (da riprogettare nella sezione e nella

pavimentazione con soluzioni che ne incentivino anche l'uso pedonale e ciclabile); sia prolungando l'area di parco fino a Martignano come già previsto dal vigente PRG, raccordandola effettivamente con la città lungo il rio Saluga ed estendendo il parco stesso ad altre aree protette limitrofe (con una normativa di "parco agricolo" e di "verde privato", come già in parte proposto dal PRG vigente) fra Cognola e Martignano e intorno alla villa Consolati, verso la città fra le Laste e il monastero dei Cappuccini, e infine verso Ponte Alto (processo di riqualificazione che troverà ulteriore linfa con il declassamento della variante di raccordo alla SS della Valsugana, una volta realizzato il nuovo tunnel di Maso Jobstraibitzer).

4.4.5. Lineamenti per il futuro SQ del Bondone

Il monte Bondone costituisce uno degli elementi di identità della città di Trento: è la montagna sempre presente sullo sfondo del paesaggio urbano, che offre una presenza rassicurante di natura, di occasioni di svago e di sport, che richiama la cultura alpina della città e che senza dubbio costituisce una dotazione del tutto particolare - per un'area urbana - di spazi aperti e di attrezzature. Il Bondone è un testimone sensibile dell'evoluzione del modo di vivere il tempo libero, di attrezzare gli spazi all'aperto, di praticare gli sport invernali, che ospita numerosi equipaggiamenti di vario tipo e accoglie gli esiti più o meno problematici delle molte iniziative che si sono succedute nell'intento di sviluppare gli impianti, gli alberghi, le seconde case. Poche montagne come questa presentano una stratificazione così densa di operazioni, di attese, di ipotesi di intervento. Eppure ancora molti sono i dubbi e le incertezze sul cosa fare.

Nell'affrontare i problemi del Bondone bisognerebbe ripartire dalla evoluzione del rapporto tra la città e la sua montagna e dal mutamento delle condizioni nelle quali si colloca tale spazio naturale, ovvero ripercorrere l'itinerario iniziato nel primo dopoguerra con l'avventura dello sci, degli impianti di risalita, delle case per vacanze, delle edificazioni poste inizialmente a quote relativamente basse come Candriai, che sono poi salite a Vaneze ed infine, negli anni '70 e '80, a Vason. Diverse ipotesi si sono misurate nel corso degli anni, secondo modelli insediativi differenti e su siti alternativi, e l'esito è stata un'urbanizzazione che riflette questi approcci disparati, tendenzialmente lungo la strada di accesso, senza un elemento di centralità, come è stato messo in luce da studi condotti ancora negli anni '80 e poi accolti nel PRG vigente. In molti punti l'assetto è talmente fragile da mettere seriamente a rischio la possibilità di mantenere in efficienza le attrezzature e gli edifici.

I problemi del Bondone sono molti e ben noti⁷⁰. Se è vero che i centri turistici montani sono vitali quando hanno una stagione estiva e una invernale, il Bondone presenta delle debolezze su entrambi i versanti non tanto per la frequentazione giornaliera, quanto per la permanenza di un numero adeguato di ospiti nelle strutture alberghiere, soprattutto durante le “settimane bianche”.

La crisi della stagione invernale riflette la difficoltà a competere entro un mercato agguerrito, che si contende un numero di sciatori tendenzialmente stabile e sempre più esigente quanto a offerta di impianti, piste ed attrezzature complementari. Il problema non riguarda solo il primo aspetto, ma anche il sistema dell'accoglienza, che è di qualità molto modesta e limitata nel numero di posti letto (gli alberghi di livello accettabile ne offrono poche centinaia). Le seconde case, pur numerose, non garantiscono affatto un numero continuativo di presenze. Oltre alle carenze nell'offerta alberghiera si pone poi l'assoluta mancanza di occasioni di svago e commerciali, essenziali per strutturare una stazione completa, che inneschi meccanismi economici significativi. In questo, la mancanza del “paese” appare evidente.

La difficoltà di attrarre i turisti per periodi relativamente lunghi trova riscontro anche nella stagione estiva, che appare modesta se comparata ai centri alpini più brillanti, in grado di offrire escursioni prestigiose o la presenza di un insediamento tradizionale attorno al quale confezionare un'offerta per villeggiature familiari.

Ma tale quadro di difficoltà non impedisce di ritenere che il Bondone resta comunque una montagna vitale, frequentata quotidianamente da migliaia di persone che nelle diverse stagioni trovano risposta a domande differenti, non necessariamente di pratica sportiva intensiva. E che le principali risorse su cui puntare sono la varietà del paesaggio che si apprezza risalendo i versanti, attraversando vigneti, castagneti, praterie, boschi, pascoli, per giungere alle cime. In questa diversa prospettiva, pertanto, il Bondone va valorizzato in termini di paesaggio da conservare nella sua vitalità e nella sua complessità, anziché di spazio da attrezzare e urbanizzare ulteriormente, mentre le altre e differenti ipotesi formulate anche in anni recenti sembrano non avere più credito. Infatti la connessione dell'offerta della montagna con quella della città pare non giocare un grande ruolo nel mercato turistico, sempre più segmentato e alla ricerca di offerte fortemente caratterizzate, e di conseguenza non sembra da accogliere la previsione di un nuovo grande impianto a fune, già stralciata a suo tempo dal PRG vigente. Dunque, va fatto un passo indietro e quindi rileggere le risorse e le problematiche del Bondone in chiave completamente diversa, considerando la grande varietà di situazioni che

⁷⁰ Vedi Documento programmatico 2000, paragrafo 5.5.

difficilmente possono essere poste entro un'unica offerta turistica, anche se si collocano a breve distanza e apparentemente entro lo stesso sistema territoriale. Il ridimensionamento di alcune previsioni e la riorganizzazione di parti del sistema insediativo e delle attrezzature non deve certo far pensare a un abbandono.

Tuttavia, questa sarà la via obbligata per riassegnare al Bondone il suo vero ruolo, tenendo conto della mutata domanda che si presenta come una frequentazione variegata da parte di fasce di popolazione molto diverse. Il futuro SQ dovrà tener conto di questa nuova visione e del citato Patto territoriale, i cui aspetti qualificanti sono appunto la rinaturalizzazione del Bondone evitando altre espansioni residenziali, ma prevedendo solo ampliamenti o spostamenti delle strutture alberghiere, e puntando a una migliore dotazione di parcheggi, al rafforzamento del legame tra la città e la montagna integrandone le offerte, alla riqualificazione degli impianti esistenti, e infine alla realizzazione di un centro termale a Sopramonte. Appare chiaro come la connessione tra le scelte di assetto territoriale e le decisioni operative in merito agli investimenti sia un punto di forza di tale strategia, onde evitare di disegnare soluzioni non percorribili dal punto di vista economico. Il senso dell'azione urbanistica - per sua natura più limitata - è quello di cogliere con chiarezza le problematiche di assetto territoriale e urbanistico e di proporre soluzioni organizzative coerenti con gli intenti sopra esposti, sulle quali poi attivare le operazioni economiche.

Il nodo appare senza dubbio quello dell'attività dello sci da discesa, che richiede una complessa macchina impiantistica, di accoglienza, di organismi complementari. Ma solo la soluzione o meno di alcuni problemi basilari come l'approvvigionamento idrico, i parcheggi, ecc. dovrà portare a concludere se si potrà puntare alla prosecuzione dell'attività a livello di efficienza e di qualità migliore dell'attuale, o se invece bisognerà ripensare la stessa offerta odierna del sistema (riduzione degli impianti, modello di stazione diverso da quelli dolomiti), puntando sul fatto che - come s'è visto - il Bondone non è solo sci e che per il suo sviluppo servono approcci rivolti ai temi del paesaggio più che a quelli dell'edificazione, e della conservazione dei pregi e dei valori ambientali più che a quelli della trasformazione. Anche questi accertamenti tecnici preliminari andranno posti fra i compiti del futuro SQ.

PARTE TERZA - INDIRIZZI PER IL NUOVO PRG

5. Indirizzi attinenti il sistema insediativo

5.1. Introduzione

Come s'è già anticipato, la rappresentazione dell'assetto complessivo delineata dal PUSG per il sistema insediativo nell'intero territorio comunale si articola in quattro "grandi ambiti" tematici (cioè spaziali, funzionali, tipologici e regolamentativi): l'abitato misto prevalentemente residenziale, i distretti specializzati per particolari attività economiche, il sistema dei grandi equipaggiamenti urbani e quello del verde, nei rispettivi elementi portanti. In ciascun ambito, componente per componente, sono distinte le situazioni esistenti per le quali non si prevedono sostanziali cambiamenti e che dunque sono confermate nell'attuale stato di fatto e previsionale in cui si trovano, sancito dal PRG, e quelle che invece sono destinate a profonde trasformazioni di rilevanza strutturale e che quindi sono assoggettate a peculiari procedure d'intervento. Tutto ciò è visualizzato schematicamente nella **tavola 1**.

Il disegno complessivo cui si mira discende direttamente dalle considerazioni generali svolte nel capitolo precedente. La città è sorta sulle sponde dell'Adige di fronte al Doss Trento e fino alla metà del secolo scorso la sua presenza nodale sul fiume, che scorreva a meandri, determinava una valle "superiore" e una "inferiore". La strada ferrata e la correlata rettificazione dell'Adige hanno invece introdotto un sistema lineare, che poi è stato consolidato dalle robuste infrastrutture che seguono la traccia dell'Adige canalizzato e che è fin troppo presente nell'immagine attuale. La crescita urbana dal dopoguerra in poi non ha tenuto sufficientemente conto delle altre possibilità offerte dal contesto paesaggistico, che invece sono importantissime.

Se il risultato è che le attuali morfologie urbane di Trento non sono affatto diverse da quelle di tante altre periferie italiane, tuttavia all'interno di queste espansioni esistono ancora molti spazi vuoti i quali consentono di innestare una struttura di verde territoriale e urbano che migliori e riqualifichi tali morfologie banali e scadenti. A nord diversi corridoi ambientali impostati su le piccole linee d'acqua trasversali e le fratture della valle principale possono vertebrare le zone più urbanizzate e connettere con strisce di verde le plaghe collinari con la pianura. Sfruttando le possibilità di passaggio esistenti nella massa edificata, questa struttura perpendicolare all'andamento lineare principale può essere cadenzata con ritmo quasi regolare (soprattutto nel settore nord) e quindi permette di

recuperare un ordine territoriale che un'edificazione relativamente dispersa e autonoma ha abbandonato.

Occorre anche mirare a che l'occupazione delle parti basse della valle non dia luogo a un'urbanizzazione compatta, preservando in particolare le due fasce che fiancheggiano l'Adige. Qui bisogna distinguere fra settore nord e sud. Il primo è votato a stabilire una coerenza fra le infrastrutture e le forme di occupazione del suolo, valorizzando il potenziale di alcuni spazi continui verdi nelle vicinanze del fiume. A sud invece bisogna definire correttamente lo sviluppo di un vasto nuovo sistema di equipaggiamenti da collocare in un sistema lineare di parchi che connetta il verde di pertinenza di questi stessi organismi e dei nuovi insediamenti privati. Anche le tracce dei meandri storici del fiume, che sopravvivono largamente nella topografia rurale, offrono spunti per una riorganizzazione del paesaggio davvero radicata nel patrimonio genetico dei luoghi.

Ristabilire una relazione continua fra città bassa, zone collinari e montagna consentirà di definire meglio la loro configurazione complessiva. Occorre sfruttare a fondo la doppia condizione del paesaggio: le parti alte dell'abitato vanno intese come elementi singoli dello *skyline* alpino, quelle basse come un aggregato di aree residenziali e/o di insediamenti dove prevalgono le attività economiche, le une e gli altri capaci di ottime prestazioni, il quale si deve configurare come una sorta di "tappeto" nella valle. E qui la struttura lineare longitudinale va arricchita con altri elementi, luoghi singoli e polarità che con il loro contributo devono creare nuovi ritmi e immagini della città del futuro, tenendo conto che a Trento bassa - quella che si osserva dai belvedere, dalle terrazze, dai giardini in collina - la coerenza urbana dei volumi e dei prospetti assume un valore determinante.

5.2. L'abitato misto prevalentemente residenziale

Chiamiamo "abitato misto prevalentemente residenziale" l'insieme delle aree già urbanizzate ed edificate, oppure suscettibili di esserlo in futuro, che non risultano né devono diventare "specializzate" per la presenza di particolari funzioni e tipologie insediative ed edilizie di genere produttivo, commerciale, infrastrutturale, agricolo altro. Ne fanno quindi parte zone, distretti, tessuti d'ogni genere, antichi e recenti, urbani e periferici, cittadini o frazionali, densi e radi, caratterizzati però tutti dalla presenza dominante di organismi civili di tipo residenziale (cioè, in una parola, di "case"), prescindendo da quello che essi di fatto ospitano o possono ospitare oltre alle abitazioni, che a loro volta comunque rappresentano e devono rappresentare la realtà di gran lunga soverchiante.

Nella prospettiva del PUSG quanto esiste o può essere realizzato “normalmente” mediante il PRG e la sua zonizzazione e/o con piani attuativi che non apportano rilevanti trasformazioni strutturali negli organismi attuali e nel loro contesto (tipicamente modeste lottizzazioni prive di valore davvero strategico) va distinto da quanto invece in futuro sarà frutto di importanti interventi di trasformazione dello stato di fatto e/o di modifica dello stesso PRG. Come s'è detto, si prevede infatti che nel primo caso il controllo e l'indirizzo del corrente metabolismo urbano continueranno ad essere affidati ai “normali” disposti di tipo regolamentativo degli strumenti urbanistici di volta in volta vigenti, mentre nel secondo sia sicuramente necessario provvedere in modo più circostanziato e lungimirante mediante una progettazione e una pianificazione “speciale”, cioè con PS e piani attuativi particolarmente curati e inquadrati, da attivare via via che il tempo sarà maturo.

Naturalmente il PUSG dedica particolare attenzione alla seconda fattispecie, nella quale - imponendo piani attuativi rivolti alla formazione di tali insediamenti “civili” di rango effettivamente strutturale - rientrano l'**area ex Michelin**, l'**area Italcementi** a Piedicastello, l'**ex scalo Filzi**, il **distretto C4 di Canova**, l'area oggi occupata dalla **caserma Battisti** e dal **Distretto militare**, l'area della **Casa di riposo** presso il giardino di Santa Chiara, di prossima dismissione, e quella adiacente **ex Sordomuti** liberata da tempo ma tuttora congelata da un lungo contenzioso. Come s'è visto, le prime due aree rientrano nell'ambito dello SQ della fascia dell'Adige e le due successive in quello del quadrante Nord. Le ultime tre aree si trovano in pieno centro città.

Per maggior completezza informativa la tavola 1, sempre come componenti dell'ambito dell'abitato misto prevalentemente residenziale, individua anche i centri storici e la “città consolidata”, cioè le **zone A** del PRG vigente. Va osservato che oggi nel centro storico di Trento abita solo il 3,7% della popolazione residente in comune, cittadini mediamente un po' più anziani⁷¹ e famiglie formate per oltre metà da componenti singoli (dei quali circa il 30% di età superiore ai 65 anni), con una presenza di stranieri percentualmente doppia rispetto al resto della città e con un buon numero di persone viventi in alloggi per così dire provvisori, nel senso che sono occupati da gente che giunge da fuori ma che presto si sposta in altre zone più spiccatamente residenziali. Il 53% delle unità edilizie è adibito ad abitazioni (in genere più piccole che altrove) mentre le rimanenti sono destinate a molteplici attività, soprattutto commerciali e terziarie, ma pure artigianali, molte delle quali riguardano i servizi alla persona. Anche se le condizioni

⁷¹ In particolare sono poco rappresentati i giovani al di sotto dei 14 anni e gli anziani sopra i 65 anni, la cui quota è comunque superiore alla media cittadina.

generalmente vanno ritenute buone perché negli ultimi anni il centro storico è stato oggetto di molti interventi pubblici e privati di recupero e valorizzazione, oggi si pongono problemi di ulteriore valorizzazione ai quali l'Amministrazione comunale non è insensibile⁷². Tra questi - oltre alla questione dell'uso o riuso adeguato di alcune parti significative del ricco patrimonio immobiliare "generico", oppure di alcuni palazzi specifici la cui attuale funzione appare in bilico, come per esempio la Questura in Piazza della Mostra, le Poste in via Calepina, e (forse) addirittura la Curia - quelli più urgenti e sentiti riguardano l'accessibilità e la sosta veicolare in rapporto a una pedonalizzazione che è già spinta ma che va ulteriormente estesa, e la realizzazione di un sistema di percorsi ciclabili ben integrato con quello delle zone esterne adiacenti, peraltro insufficiente e quindi a sua volta da estendere e migliorare. Se è pertanto indispensabile irrobustire decisamente il servizio di trasporto pubblico, occorrono tuttavia anche nuovi parcheggi proprio sul posto, badando a non rendere conflittuali le due esigenze.

Infine, nella tavola 1 sono riportate alcune **zone centrali**, intendendo per tali le aree o i distretti dotati di maggiore vitalità, quelli dove "l'effetto città" si accentua e dove si collocano le funzioni di maggior richiamo, con significativa affluenza di gente. A tutte queste presenze, esistenti e confermate ovvero da rafforzare o suscitare, che qualificano significativamente la città e le frazioni maggiori, vanno assicurati elevati livelli di accessibilità con i sistemi di trasporto pubblico, limitando al contempo progressivamente la mobilità privata agli spostamenti pedonali e con bici, due constatazioni che si riflettono sulla politica dei parcheggi.

5.3. I distretti specializzati per particolari attività economiche

In questo ambito rientrano quelle di parti di città nel volto delle quali e nel cui modo di funzionare non sono determinanti le "case", ma organismi edilizi e insediativi di tutt'altro tipo: capannoni in genere ovvero stabilimenti, magazzini, depositi, organismi commerciali ecc. con i loro piazzali di pertinenza e la loro viabilità "camionale", configurata cioè non per camminare, ma quasi esclusivamente per circolare con mezzi pesanti o speciali. Nella tavola 1 sono distinti i distretti dove si concentrano e/o possono concentrarsi le attività commerciali, quelle produttive e quelle connesse con i trasporti e le comunicazioni, tutti situati nel fondovalle dell'Adige, e d'altro canto le aree agricole di

⁷² Nell'autunno 1999 il consigliere Alberto Pattini ha ricevuto dal sindaco un apposito incarico allo scopo ed ha curato il rapporto "Sviluppo e valorizzazione del centro storico di Trento", 1999.

maggior pregio economico e quelle assegnate alle attività estrattive, che invece si dispongono in modo più vario nel territorio.

Gli interventi sulle infrastrutture e la mobilità (il servizio ferroviario metropolitano, la nuova accessibilità all'autostrada del Brennero) confermano la necessità di fruire del sistema insediativo di fondovalle in modo più capillare e tendono a consolidare il ruolo e la centralità dell'area che rappresenta il cuore amministrativo, culturale e dello scambio, sia per la concentrazione di attività che per il suo valore simbolico. Dal punto di vista strategico dunque, più che disegnare per il futuro di Trento un ribilanciamento dei suoi sottosistemi, si tratta di permeare un vasto intorno dell'attuale centro urbano di quella ricchezza di funzioni pubbliche che già lo caratterizza. Da questo punto di vista alcune aree strategiche quali l'ex Michelin (con il potenziamento dell'area culturale ed espositiva), l'ex Gasometro (con la previsione dei nuovi uffici comunali), l'ex CPP di Trento Nord (con un comparto interamente destinato al terziario), l'Italcementi, sono in grado di assolvere pienamente tale ruolo e di amplificarne il raggio di azione.

Quanto alle necessità di nuove aree per il commercio, si registra solo un fabbisogno specifico di spazi per il settore dell'ingrosso che richiedono un sistema di accessibilità e manovra adeguato, esigenza che può essere risolta in termini di una **diversa regolamentazione normativa** delle aree produttive. Per il resto, si sa ancora troppo poco delle effettive prospettive di sviluppo del comparto commerciale trentino, che impongono ulteriori approfondimenti anche a fronte del recepimento della legge Bersani. Stando così le cose, per i **distretti con una forte caratterizzazione terziaria in chiave soprattutto commerciale** si confermano sia lo stato di fatto (Roncafort, l'asse di via Brennero e via Bolzano con i nuclei di Centochiavi e Lamar), sia quello previsionale del PRG vigente (nuova zona commerciale a Roncafort, presso l'Interporto). In più però si aprono prospettive di crescita in **due nuove zone** che sembrano vocate a tali funzioni in ragione della loro posizione-chiave emblematica alle porte della città, e in parte anche per mancanza di diverse alternative d'uso: il sopra richiamato ex **CPP Trento Nord** (un'area estremamente problematica e molto inquinata, da bonificare e dalla quale la residenza va necessariamente esclusa ma dove commercio e attività produttive avanzate ed espositive potranno ottimamente convivere), e le aree poste attorno al nuovo svincolo della tangenziale nord a Centochiavi, in testa a via Brennero, che dovrà essere rinnovato e ripensato. Come s'è visto, questo nuovo insediamento dovrà assumere un particolare ruolo anche emblematico nella forma urbana, che ne farà la **nuova porta urbana settentrionale** di Trento. Entrambe le situazioni ricadono nell'ambito dello SQ del quadrante Nord (vedi paragrafo 4.4.3). Salvo questi casi - dove tali studi specificheranno i

nuovi contenuti dei rispettivi piani attuativi, nel rispetto degli adempimenti preventivi richiesti dalle circostanze (vedi paragrafo 7.5) - in tutte le altre zone di questo ambito funzionale si intende che valgano i disposti del PRG vigente e quelli della normativa provinciale e comunale in materia.

Anche per i **distretti delle attività industriali e artigianali** si confermano quasi per intero gli stati di fatto incontrovertibili e la maggior parte delle indicazioni già formulate dal nuovo PUP e/o dal PRG vigente (come a Spini di Gardolo, Ravina, Stella di Man e Romagnano); ma ovviamente si apportano rilevanti modifiche a quelle riguardanti comparti dove le attività sono cessate o stanno per cessare, dove le disposizioni vigenti hanno perso di significato e dove vanno dunque prefigurate profonde trasformazioni. Tra questi ultimi casi si segnalano l'area ex SIT del Gasometro, dove si situerà un nuovo polo di uffici comunali; l'area ex Michelin, destinata a una molteplicità di funzioni civili, pubbliche e private; l'area Italcementi di Piedicastello, oggetto di attenzione anche da parte del PUP nel quadro della revisione in corso e destinata a insediamenti misti; le aree ex Carbochimica-Prada ed ex Sloi del CPP Trento Nord, destinate a insediamenti misti di carattere secondario-terziario, privati e/o di interesse pubblico. Le prime tre aree riclassificate ricadono nell'ambito dello SQ dell'asta dell'Adige e le ultime due in quello del quadrante Nord.

Salvo queste aree dismesse, in tutti gli altri casi si intende che valgano i disposti del PRG vigente ai quali la prossima Variante potrà apportare alcune modifiche relativamente alla eventuale ammissibilità nei distretti produttivi di attività non-produttive di natura particolare (in particolare di commercio all'ingrosso). Naturalmente, per gli interventi che ricadono in zone dense di criticità ambientali - come appunto quelle di Spini di Gardolo e di Ravina - si raccomanda di osservare tutti gli adempimenti preventivi richiesti dalle circostanze, che sono quelli riportati nel paragrafo 7.5.

L'unica **nuova, piccola area produttiva** da inserire nel PRG è quella richiesta dal PUP in destra Adige **a sud di Romagnano**, destinata ad attività speciali di trasformazione di prodotti agricoli. Purtroppo anch'essa interessa una bella zona rurale che - stando agli intenti generali del PUSG - dovrebbe invece rimanere tale.

Le medesime assunzioni espone sopra ispirano le indicazioni per i **distretti delle attività di trasporto e di logistica**, che conservano le aree già delimitate e regolamentate dagli strumenti urbanistici vigenti, tutte situate a nord di Roncafort nella fascia tra la ferrovia del Brennero e l'Adige, e cioè l'Intepporto (in corso di progressivo

ampliamento ed equipaggiamento, vedi PRUSST), il nuovo scalo ferroviario delle FS (in via di realizzazione, vedi PRUSST) e la nuova autorimessa della Atesina.

Il già previsto **nuovo scalo della ferrovia Trento-Malé** andrebbe invece spostato a nord e riconfigurato, sempre a Gardolo, in un'area che sembra corrispondere meglio alle necessità espresse recentemente dalla concessionaria.

In fatto di insediamento di attività di logistica, oltre che di mero trasporto, bisognerà inoltre aggiornare i dispositivi normativi vigenti e in ogni caso gli interventi - ai quali si richiede una accurata prefigurazione progettuale d'assieme, pur non essendo previsti appositi PS - dovrebbero attenersi agli intenti di qualificazione territoriale e ambientale esposti nei precedenti paragrafi 4.2. e 4.3. con le cautele di cui al paragrafo 7.5. finale.

Quanto alle zone agricole, oggi il PRG vigente disciplina come tali circa 3176 ettari di suoli (un quinto della superficie territoriale del comune) nei quali ricadono le aree agricole "primarie" vincolate dal PUP e quelle che il PRG stesso delimita in quanto meritevoli di "particolare tutela" sotto il profilo paesaggistico e storico-culturale. In questo complesso di fondi rurali esistono però dei luoghi "consacrati" in altro modo, ma altrettanto ufficialmente, e cioè sotto il profilo del valore produttivo attuale e potenziale dei terreni. Si tratta delle aree che già attualmente sono oggetto di colture viticole a classificazione DOC, di colture frutticole sostenute da contributi provinciali giustificati dalla qualità dei prodotti, e di colture biologiche controllate. Tali riconosciuti veri e propri "santuari aziendali" dell'agricoltura trentina, segnalati nella tavola 1 come **aree agricole di pregio** in termini economico-funzionali, dovrebbero essere assolutamente preservati da qualsiasi trasformazione negli usi dei suoli e del sistema insediativo e morfologico che non sia rivolta a una loro ulteriore qualificazione. Naturalmente la regolamentazione e la gestione urbanistica di queste e delle altre aree agricole resta affidata al PRG, che qui dovrà assicurare senza sbandamenti le finalità di cui sopra.

Per le **aree estrattive**, infine, va solo preso atto dell'ultimo aggiornamento del Piano provinciale di utilizzazione delle sostanze minerarie, approvato nel 1998, che ha ridotto il perimetro della cava Pila, ampliato invece quelli della Camparta, della Merla, della Rio Secco e della Vallalta, e stralciato la cava già prevista in località Ischia Adige⁷³. Su questa base, tutte le altre cave già dismesse o da dismettere dovrebbero essere assoggettate a interventi di recupero ambientale che richiedono appositi studi preliminari di inquadramento, soprattutto quando ricadono negli ambiti degli SQ.

⁷³ Complessivamente l'estensione delle aree destinate a cava si riduce 3,5 ettari rispetto a quella vincolata dal PRG vigente.

Particolare cautela si impone nei riguardi dell'attività estrattiva del porfido svolta nella circoscrizione di Meano, che ha una consistente capacità e quindi non solo produce effetti ambientali devastanti, ma genera anche molto traffico pesante sulla strada detta appunto "del porfido", la quale attraversa i paesi di Meano e Gazzadina. Poiché il PRG vigente prevede sì una nuova strada capace di aggirare questi abitati, ma la sua fattibilità tecnica appare dubbia, risulta necessario inserire come variante un tracciato diverso concretamente realizzabile.

5.4. I grandi equipaggiamenti territoriali di progetto

Fra le attrezzature urbanistiche e i servizi di rango superiore e di livello sia comunale che sovracomunale considerati dal PUSG rientrano naturalmente equipaggiamenti esistenti di cui si conferma l'importanza, ed equipaggiamenti di progetto destinati a completare e arricchire tale quadro in ordine alle prospettive e alle modalità di sviluppo che abbiamo esposto nei capitoli precedenti. Trascurando le tantissime conferme che non richiedono descrizione e commenti, e rimandando a quanto vedremo in seguito gli interventi nel sistema del verde urbano, in quello infrastrutturale e in quello ambientale, le azioni previste nell'ambito dei grandi equipaggiamenti territoriali del sistema insediativo riguardano alcuni importanti organismi politico-amministrativi, universitari, ospedalieri, sportivi e ricreativi, museali, espositivi e alberghieri, nonché qualche nuovo grande impianto tecnico. Naturalmente, tutti i nuovi grandi equipaggiamenti previsti dovrebbero essere assoggettati a particolari procedure di controllo della qualità progettuale sotto il profilo dell'ambientazione e del corretto rapporto fisico-funzionale col contesto urbano e territoriale, nel quadro vuoi di appositi piani attuativi, vuoi di singoli progetti speciali.

Per quanto riguarda gli organismi facenti capo alle istituzioni municipali, provinciali e statali, gli interventi urbanistici confermati o proposti dal PUSG riguardano:

- la creazione di un **nuovo polo di uffici comunali** nell'area ex SIT (ex Gasometro) vicino al ponte di San Lorenzo, in una posizione destinata a diventare davvero cruciale nel futuro centro della città, già individuata dal PRG vigente e già oggetto di progettazione preliminare;
- la creazione di un **nuovo polo di uffici provinciali** nel distretto ex Metropolis, centralissimo e ulteriormente valorizzato dal PUSG (vedi SQ del quadrante Nord);
- il **trasferimento della Questura** nell'attuale complesso del Ministero delle Finanze a San Bartolomeo, e quindi il recupero e il riutilizzo del palazzo nell'ambito degli interventi già programmati per la sistemazione e valorizzazione di piazza della Mostra;

- il **trasferimento della Casa circondariale a Spini Gardolo** in un'area libera di una decina di ettari già oggetto di trattative tra la Provincia e lo Stato e di verifiche di fattibilità, da collegare all'abitato di Spini. Questo intervento sarà integrato dalla realizzazione di un complesso di 70 alloggi per il personale in un'area non lontana, la cui individuazione e precisa delimitazione sono affidata al PRG (i siti più idonei appaiono comunque Spini e Ghiaie). Sulla base di quanto proposto dalla apposita Commissione nominata dal Ministero di Grazia e Giustizia, il nuovo organismo (circa 90.000 mc su tre piani di altezza) sarà commisurato per ospitare 240 detenuti e verrà dotato di tutte le attrezzature complementari richieste dai nuovi indirizzi rivolti al recupero dei detenuti e al loro reinserimento sociale (laboratori, spazi per la socializzazione e per le visite, ecc.). Lo spazio reso libero dal trasferimento del Carcere - in posizione centralissima - è assegnato all'ampliamento dell'attiguo Tribunale e quindi alla creazione del nuovo **Polo giudiziario cittadino** (Procura della Repubblica, Tribunale, Corte d'appello, Procura generale, Tribunale dei minori e relativa Procura), che pure è già oggetto di ipotesi di fattibilità da parte della Provincia. Qui, tra l'altro, si trasferiranno gli uffici giudiziari oggi ospitati dalla Provincia nel Centro Europa, consentendo un'ulteriore espansione degli organismi di quest'ultima in nella città consolidata;

- il **trasferimento di tutte le caserme cittadine degli altri immobili militari in Trento** (che oggi - con il Distretto - occupano circa 36,62 ettari), anch'esso in corso di trattative tra la Provincia e l'Agenzia del Demanio dello Stato. Le **nuove infrastrutture logistiche del Ministero della Difesa** si insedieranno tra Stella di Man e Mattarello in località San Vincenzo, vicino all'Aeroporto ma defilate dalle linee di volo. Si tratta di una zona agricola servita direttamente dall'attuale tracciato della SS.12, la cui ampiezza verrà stabilita in sede di intese definitive tra le parti in causa⁷⁴.

Quella di Trento città universitaria e della ricerca è una realtà in via di continuo rafforzamento. L'affermazione del ruolo dell'Ateneo è tutto sommato recente, da quando le dimensioni assunte in termini di numero di studenti (oggi circa 16.000), di personale nonché di spesa complessiva configurano l'**Università** come un soggetto culturale, sociale ed economico molto rilevante. Questo produce attese e dinamiche che vanno considerate con attenzione, sia per cogliere la giusta dimensione dei processi in atto, sia per evitare interferenze con altri processi urbani, per esempio per quanto riguarda la residenza. L'Università crea senza dubbio un'immagine forte e qualificata che ben si integra con una città orientata verso funzioni innovative, che punta a sostenere la formazione e la ricerca per migliorare le prestazioni del sistema economico e produttivo,

⁷⁴ Oggi, a quanto pare, le richieste ministeriali si aggirano sui 27 ettari.

per sviluppare nuove attività, per innovare la stessa Amministrazione. Questo impegno comporta peraltro scelte conseguenti in termini di valorizzazione della presenza dell'Ateneo nell'offerta urbana e di integrazione delle molteplici funzioni che gravitano attorno al sistema universitario, o che da esso possono essere stimolate. I modelli cui riferirsi sono diversi, ma si deve tenere presente sia la tradizione delle migliori sedi universitarie italiane – in genere bene integrate nello spazio urbano - sia le esigenze mutevoli di spazi e di luoghi che un'attività fortemente innovativa presenta.

Le problematiche di assetto urbano poste dall'Ateneo riguardano le sue prospettive di consolidamento e di sviluppo e la necessità di strutturare un'offerta di livello ancor più elevato di quello attuale, peraltro già assai buono⁷⁵. Come mostra la tavola 1, salvo poche eccezioni, l'assetto delle sedi universitarie dovrebbe continuare a procedere secondo il modello bipolare che si è già nettamente consolidato, cioè con alcune sedi e attrezzature concentrate in una zona adiacente al centro storico (il "polo umanistico") e altre situate in collina (il "polo scientifico"). Il polo umanistico - che gravita su via Verdi, dove hanno già sede Sociologia, Giurisprudenza ed Economia, ed è parte integrante di questo quadrante urbano - verrà rafforzato dalla prossima collocazione della **nuova facoltà di Lettere** in via Tommaso Gar, della **nuova biblioteca universitaria con centro culturale** aperto alla città nel piazzale Sanseverino, della **nuova mensa** nell'ambito dell'ex Mercato ortofrutticolo e di **nuovi uffici e servizi** nell'ex Mulino Vittoria, tutti interventi già programmati, finanziati e avviati alla fase progettuale. Invece il polo scientifico dovrebbe restare suddiviso tra Mesiano (Ingegneria) e Povo (Scienze), prevedendo però sostanziosi adattamenti e **ampliamenti delle sedi attuali** per dare maggiore spazio alle attività via via avviate e per ospitare le attività indotte (non solo nuove aule, ma pure ulteriori parcheggi, attrezzature e servizi complementari). Il relativo isolamento di Ingegneria sollecita una migliore integrazione con la città agendo sui collegamenti, mentre Scienze - su cui gravita un numero minore di studenti - gode di un rapporto migliore con Povo, che offre residenzialità, attrezzature di base e una naturale connessione con l'IRST, che è lì a due passi. Al di fuori dei due poli principali e dunque distribuite in città si trovano solo le residenze universitarie e diverse altre attrezzature, alcune delle quali (come il Rettorato) disposte in luoghi di notevole prestigio, mentre altre sono già oggetto a loro volta di interventi già programmati e finanziati, per cui si tratta di posizioni e funzioni che pure in questo caso appare ovvio confermare, come nel caso dell'**insediamento abitativo** a San Bartolomeo per studenti, con relativi servizi e

⁷⁵ La questione dell'organizzazione fisico-funzionale degli spazi universitari e di ricerca scientifica, e della loro integrazione con quelli cittadini quale condizione sempre più importante per la crescita dell'innovazione e il miglioramento complessivo della qualità urbana, è trattata nel paragrafo 5.2.3. del Documento programmatico 2000, le cui valutazioni e indicazioni sono senz'altro fatte proprie dal PUSG con qualche aggiornamento.

attrezzature. In sostanza, basta confermare il già corposo programma edilizio e insediativo dell'Ateneo, in gran parte già inserito nel PRUSST, e prendere atto degli interventi già deliberati e in corso di attuazione, ma non senza aggiungere le seguenti raccomandazioni:

- che nel passaggio alla progettazione concreta delle opere ci si conformi strettamente agli approcci metodologici esposti nei precedenti paragrafi 4.1. e 4.2. in merito alla qualità della Trento futura perseguita dal PUSG, adottando inoltre di regola procedimenti concorsuali molto più aperti degli attuali;
- che ogni iniziativa miri a rafforzare o suscitare, dovunque e in particolare nel polo scientifico, quell' "effetto città" che solo una forte integrazione funzionale e formale - ma soprattutto "civile" - nel contesto circostante può e quindi deve assicurare;
- che gli organismi creati garantiscano una grande flessibilità d'utilizzo.

Quanto all'**IRST**, mantenere la sua presenza a Povo non pare presentare problemi qualora si assicurino idonee possibilità di ampliamento e riorganizzazione degli spazi e delle strutture già utilizzati. In caso diverso non sembrano porsi altre alternative che un trasferimento totale a Piedicastello nell'area Italcementi, ipotesi assai meno praticabile e peraltro già scartata dall'IRST stesso.

L'Ospedale provinciale Santa Chiara rappresenta un vecchio e grande problema urbanistico a due facce⁷⁶, perché riguarda da una parte il destino dell'attuale complesso e del suo sedime, un'area posta nel bel mezzo della città, e dall'altra l'opzione di trasferirlo altrove. Che nella posizione attuale l'Ospedale non trovi prospettive di sviluppo appare scontato, ma è pure certo che esso - oggetto tra l'altro di opere cospicue e importanti programmi di riorganizzazione in corso⁷⁷ - dovrà conservarla per qualche lustro avvenire. Quanto alla scelta della località dove trasferirlo in futuro e dei suoli da predisporre allo scopo, dopo lunghe discussioni e qualche valutazione tra le alternative sul tappeto la scelta è già caduta - come s'è visto - sull'area oggi occupata dalle caserme Bresciani, Pezzoli e Chiesa. Questa appare effettivamente la più idonea sotto il profilo urbanistico per la sua configurazione, la sua accessibilità, la sua esposizione, la sua ampiezza e per il fatto che la sua effettiva disponibilità non risulta cosa remota, anche se la liberazione dei suoli dalle strutture attuali, l'urbanizzazione, la riconfigurazione fisico-funzionale del luogo in ordine alla nuova funzione richiederanno pure in questo caso parecchio tempo.

⁷⁶ Vedi ampia scheda nel paragrafo 5.2.4 del Documento programmatico 2000.

⁷⁷ Solo pochi giorni fa la Provincia ha stanziato 60 miliardi per nuovi interventi di ristrutturazione e ampliamento.

Naturalmente, per procedere all'intervento occorre risolvere molte questioni preliminari ancora aperte⁷⁸. Comunque, in tale situazione non si può fare che una scelta, la quale è solo apparentemente contraddittoria nello scenario concreto che abbiamo davanti: quella cioè di assegnare all'Ospedale provinciale sia **la posizione esistente**, che verrà conservata fintanto che il nuovo organismo non sia funzionante e cioè ancora per molti, molti anni; sia quella futura in **località "al Desert"**, da riservare pertanto fin da ora al trasferimento. La nuova area rientra nell'ambito dell'asta dell'Adige e dunque per gli altri criteri cui attenersi si rimanda al paragrafo 4.4.2.

Assunto che l'esistente complesso sportivo-ricreativo delle Ghiaie vada completato e sviluppato come già previsto dal PRG vigente e dal PRUSST, e che lo stadio Briamasco debba lasciare la sede attuale in viale Sanseverino nel quadro della ristrutturazione generale del sito, quale potenziamento e integrazione di questo grande e importante organismo nei suoi pressi si contempla la realizzazione di due organismi assai rilevanti: il **nuovo Lido della città** e una **nuova arena polifunzionale**. Per il primo - da concepire come un complesso polifunzionale - l'area più adatta appare quella che verrà liberata dal trasferimento della caserma Pizzolato, destinata a diventare una componente importantissima del futuro parco fluviale dell'Adige. Per la seconda - pensata in sostituzione dell'attuale, obsoleto stadio Briamasco e da intendere quale nuova "porta sud" della città - si propone un'area libera posta in una *enclave* tra l'autostrada e l'Adige, sotto Ravina, ben servita dal futuro casello autostradale Trento sud e collegabile al complesso delle Ghiaie con una passerella ciclopedonale sul fiume, che appare preferibile ad altre alternative meno praticabili in termini di acquisizione dei suoli. Entrambi questi interventi, anch'essi ricadenti nell'asta dell'Adige (vedi paragrafo 4.4.2), dovrebbero essere affidati a formule di *project financing*⁷⁹.

Il rafforzamento di alcune sedi museali e il successo di numerose iniziative espositive contribuiscono a fare di Trento una città d'arte e di musei e oggi - come esito di iniziative ben costruite che hanno saputo mettere in relazione nuove operazioni con quelle tradizionali in un quadro urbano profondamente migliorato - flussi assai apprezzabili di turisti d'arte e di cultura affluiscono occasionalmente dai centri turistici della provincia o

⁷⁸ Vedi sempre la scheda nel paragrafo 5.2.4 del Documento programmatico 2000 e il precedente paragrafo 4.4.2. di questo testo.

⁷⁹ Per quanto riguarda la nuova arena polifunzionale, si segnalano due casi nei quali il trasferimento di uno stadio è coinciso con la creazione di complessi funzionali ricchi di attività di contorno, il tutto a carico di imprenditori privati: quello di Reggio Emilia e quello, recentissimo, di Brescia-Montichiari.

fanno tappa in città nei viaggi verso mete poste più a sud o più a nord⁸⁰. Ma la prospettiva che questi visitatori sostino più a lungo richiede un ulteriore arricchimento della dotazione e dell'offerta nonché la definizione di un sistema a rete che metta in relazione le diverse sedi museali cittadine entro percorsi ben integrati con lo spazio urbano, evitando di indirizzare gli interessati esclusivamente al singolo luogo espositivo, per poi lasciarli subito ripartire. In particolare, la valorizzazione del palazzo delle Albere deve correlarsi ai tanti interventi previsti lungo l'intera asta dell'Adige in quel distretto coinvolgendo negli stessi circuiti il Doss Trento, singolarità ambientale di grande pregio e importante luogo di memorie civiche, mentre la zona di piazza della Mostra può essere ulteriormente valorizzata dal sorgere di nuove strutture museali interagenti con quelle del Castello del Buonconsiglio. La collocazione di alcune nuove sedi e la realizzazione di equipaggiamenti per la sosta a stretto contatto con luoghi monumentali devono avvenire entro questo quadro di integrazione. In tale prospettiva sono proposti due interventi di rilievo: la realizzazione di un **nuovo Centro della Scienza** nell'area ex Michelin, con la concomitante riorganizzazione di tutta l'area in testa a viale Sanseverino, mettendo in gioco parte dell'attuale sedime dello stadio Briamasco, destinato appunto a trasferimento (vedi paragrafo 4.4.2); e la creazione di un **nuovo Museo archeologico** nel complesso oggi occupato dalla Questura, di cui s'è detto poco sopra. Entrambe le previsioni comportano però **attente verifiche** circa la soluzione dei sicuri problemi che si porranno quanto ai **costi di gestione**⁸¹.

Anche per la prossimità dei comprensori turistici della provincia, è pure forte il richiamo esercitato da particolari occasioni commerciali, culturali e di svago e di numerose iniziative rivolte a promuovere e rafforzare l'immagine della città, eventi cioè quali le feste Vigiliane, il Filmfestival della montagna, le fiere periodiche e altri ancora. Inoltre stanno aumentando i visitatori che soggiornano più a lungo per ragioni del tutto diverse, come la crescita delle attività culturali e accademiche che attraggono non solo molti addetti ai lavori, ma pure pubblico in occasione dei tanti convegni, seminari, momenti di studio; e come la presenza di attività economiche che comportano un grande andirivieni di operatori che si trattengono a Trento per motivi di lavoro. Come poli di attrazione la città turistica di oggi si presenta ribaltata rispetto alle prospettive di alcuni decenni fa, quando si puntava sulla valorizzazione del Bondone o del passo del Cimirolo. Una riflessione sulle relazioni tra la città e la sua montagna va naturalmente svolta con attenzione, ma i loro destini - dal punto di vista turistico - appaiono indipendenti.

⁸⁰ "Programma di sviluppo socio-economico della Città di Trento", 1997. Forum "Musei cittadini, spazi e percorsi culturali. Riflessioni per un'azione coordinata", Trento, 30 ottobre 1997.

⁸¹ Vedi nota 54.

Comunque, in questo quadro in evoluzione, emerge l'esigenza di rafforzare la capacità ricettiva di Trento. Le aree di trasformazione attorno al centro e qualche altra in località strategiche alle future porte della città sembrano quelle più idonee a ospitare di tali attività, assicurando loro visibilità, ottime e chiare possibilità di accesso e una dotazione perfetta di equipaggiamenti complementari (parcheggi, giardini, servizi di informazione ecc.). In proposito bisognerebbe da un lato realizzare dei **nuovi complessi alberghieri** (in particolare nell'area CPP Trento Nord, connessa a quella di un **nuovo centro espositivo** di dimensioni contenute; nell'area delle stazioni accanto al nuovo boulevard centrale; e nell'area ex Michelin, in relazione al futuro Parco dell'Adige e al sopra citato Centro della Scienza) e dall'altro creare di un **nuovo campeggio cittadino**, anch'esso non lontano dal progettato Parco dell'Adige e dal Lido.

Come corollario di tutto ciò, infine, si indica parte dell'attuale sedime dello stadio Briamasco quale posizione ottimale per l'insediamento di un **nuovo centro informativo della città**. Tutti gli interventi proposti ricadono nell'ambito dell'asta dell'Adige o in quello del quadrante Nord.

Quanto infine agli impianti tecnici "speciali", va preso atto di diverse decisioni già prese, le quali riguardano il **nuovo impianto provinciale di termoriduzione dei rifiuti solidi urbani con recupero di energia** e il trasferimento dei **laboratori chimici provinciali**. Il primo, capace di trattare circa 300.000 tonnellate di RSU per anno, verrà collocato in località Ischia Podetti, e precisamente nel sito della piattaforma attuale come specificato dal progetto approvato esistente. L'accessibilità va assicurata mediante l'allargamento e la messa in sicurezza della strada proveniente da Vela fintanto che non verrà realizzato il nuovo ponte sull'Adige già previsto allo scopo. L'intervento richiede appositi studi e provvedimenti in ordine alla protezione da eventuali crolli dell'alta e ripida parete rocciosa sovrastante e per assicurare la difesa idraulica dalle esondazioni dell'Adige, e deve naturalmente garantire l'assoluta assenza di ricadute negative dal punto di vista ambientale, sottolineando che il sito già scelto è particolarmente ventoso. I soggetti coinvolti sono la Provincia (in particolare il Dipartimento opere pubbliche e protezione civile e l'Agenzia per l'ambiente), e la SIT comunale. I nuovi laboratori invece saranno costruiti vicino alla nuova sede della Protezione civile, subito a nord dell'Aeroporto.

5.5. Il sistema del verde

Per il sistema complessivo del verde - che consiste in un insieme di veri e propri parchi-giardino attrezzati, di altri ampi spazi aperti qualificabili come parchi agricoli e di connessioni più o meno continue fra questi elementi massivi, la campagna e l'ambiente "naturale" da una parte e l'abitato dall'altra - valgono gli intendimenti enunciati nei precedenti paragrafi 4.1. e 4.2. Oltre a grandi "vuoti" urbani da riempire con un verde per così dire "strutturato", fruibile per la sosta e la ricreazione, bisognerebbe dunque creare una diffusa e robusta rete di un verde in parte diverso, e più "informale", a corredo di percorsi pedonali e/o ciclabili indipendenti e lontani dal traffico veicolare, con funzione di corridoi paesaggistici ed ecologici.

Alla luce di tali assunti vanno naturalmente confermati tutti i parchi-giardino esistenti e/o quelli principali già previsti dal PRG vigente (come per esempio il parco di Melta, già delineato progettualmente, quello della Coste sopra Martignano, quello del Doss Trento, l'estensione a monte del parco di Gocciadoro, il fondovalle del Fersina a est di Ponte Alto, ecc.) aggiungendo il "Bosco della città" della Provincia sul Doss San Rocco. Ma soprattutto se ne dovrebbero creare altri, il maggiore e più importante dei quali è senza dubbio il **nuovo grandissimo e articolato parco attrezzato della fascia dell'Adige**. Composto di varie "stanze" che si susseguiranno dal ponte di San Lorenzo alle Ghiaie, con diverse lingue lungo il fiume da Piedicastello alla futura "porta sud" sotto Ravina, esso è oggetto primario dell'apposito e omonimo Studio-quadro (vedi paragrafo 4.4.2). Anche la zona di cerniera attualmente occupata dal sovrappasso ferroviario e dalla stazione autocorriere, tra l'ex Gasometro, Torre Vanga e **San Lorenzo**, è destinata a parco nell'ambito dell'intervento ferroviario, con la valorizzazione del complesso religioso monumentale. Altri nuovi parchi saranno frutto dei tanti interventi proposti per il recupero delle **cave dismesse** che costellano il territorio comunale.

A numerosi **corridoi ambientali** o "**lingue verdi**" va infine affidato il compito di restituire forma" e individualità a diversi brani periferici dell'abitato, di delimitarli percettivamente e allo stesso tempo di collegarli psicologicamente. Il loro reticolo dovrebbe occupare spazi vuoti altrimenti privi di significato e soprattutto appoggiarsi a significative presenze naturalistiche o a minori nuclei di giardini pubblici e privati, in particolare ai corsi dei torrenti che scendono dai rilievi e alle rogge o canali che solcano la pianura, tutti ambienti preziosi da preservare e recuperare. Queste "**orme dell'acqua**" si dovranno diramare sia in città (percorso del Lavisotto, dell'Adigetto, del Fersina, del rio Salè, lati della ferrovia della Valsugana, ecc.), sia e soprattutto nei distretti periferici, quelli più bisognosi di essere vertebrati, come verrà meglio specificato negli Studi-quadro.

Quanto ai **futuri parchi agricoli**, si tratta di spazi rurali particolarmente belli o di rilevanza storico-culturale da intendere come aree di riserva dove si dovrebbero conservare le attività e gli insediamenti oggi presenti, e allo stesso tempo esaltare la possibilità di fruizione cittadina in termini di ricreazione e di svago mediante, per esempio, la creazione di nuovi percorsi ciclabili, di strutture di ristoro, di organismi agrituristici e simili. A tali intenti ben si prestano due **fasce di fondovalle in destra e sinistra Adige** a monte rispettivamente di Vela e di Campotrentino; alcune **plaghe collinari** a monte del parco di Gocciadoro e del giardino del liceo (ex Dame di Sion), fra la facoltà di Ingegneria, la ferrovia della Valsugana e Mesiano; e altre campagne nella piana atesina meridionale, come quelle che occupano gli **antichi meandri del fiume** o ricadono nelle vaste proprietà della **Fondazione Crosina-Sartori**.

6. Indirizzi attinenti il sistema infrastrutturale

6.1. Introduzione

Agli elementi "forti" del sistema infrastrutturale sono attribuiti sia un valore propriamente "portante" della struttura complessiva degli insediamenti presenti nel comune di Trento, sia una funzione di integrazione col territorio che a vario titolo è il suo contesto di riferimento. Sotto questo profilo sono ritenuti elementi forti gli assi stradali principali e le ferrovie, mentre all'aeroporto è riconosciuto un ruolo significativo sì, ma meno determinante, almeno per gli aspetti urbanistici e in chiave insediativa.

Nella **tavola 2** come componenti portanti sono individuate le grandi infrastrutture stradali, quelle ferroviarie e l'aeroporto. Di ciascuna di esse sono distinti le categoria d'importanza, gli elementi esistenti da confermare, e gli interventi più importanti da eseguire per migliorare la rete delle comunicazioni a grande scala e per conformarle alle esigenze di sviluppo che sono obiettivo del PUSG. Come si vedrà, molti di questi interventi sono già previsti dal PUP e/o dal PRG vigente, la esecuzione di parecchi è già programmata - spesso nel quadro del PRUSST recentemente ammesso a finanziamento per la progettazione delle opere - e in diversi altri casi le progettazioni esecutive, gli appalti e talvolta la realizzazione sono addirittura in corso.

6.2. Gli interventi stradali di progetto

Pur considerando, come è necessario, la rete stradale portante nel suo complesso quale un unico sistema destinato ad agevolare la mobilità su gomma pubblica e privata, è bene però distinguere canonicamente alcuni tipi o "classi" di infrastrutture a seconda di una certa gerarchia: l'asse autostradale utilizzato per i grandi flussi di transito su distanze per lo più elevate; gli altri grandi percorsi di scorrimento intesi vuoi ad "aggirare" gli abitati (in particolare quello di Trento città), vuoi a ospitare la grande mobilità che si richiede tra i diversi distretti; gli altri itinerari fondamentali per l'innervamento del territorio, rivolti ad assicurare il collegamento di tutte le frazioni col centro principale, fra loro e con la rete stradale provinciale; i nuovi viali urbani, intesi anche quali assi di penetrazione, attraversamento e distribuzione interna; e infine - anche tenendo conto dei percorsi da aprire alle linee di trasporto veloce - i grandi parcheggi di dissuasione, interscambio e attestamento. Tutte queste componenti devono costituire un sistema integrato nel quale un ruolo decisivo spetta ai nodi e alle connessioni principali fra ogni elemento.

Quanto alla viabilità delle classi superiori, fatte salve le specificazioni progettuali che dovranno essere sviluppate in sede esecutiva, per l'**autostrada del Brennero** vanno confermati gli interventi già programmati e cioè la **rimforma del casello Trento nord** e la creazione del **nuovo casello Trento sud** a Ravina (vedi PRUSST). La prima avverrà in ordine al nuovo raccordo previsto con la SS.12 nord verso Lavis e Mezzocorona, con le tangenziali ovest e nord di Trento e con la destra Adige, e alla costruzione di un **nuovo ponte** destinato a servire la discarica e il futuro impianto di trattamento dei rifiuti previsto a Ischia Podetti. Il nuovo casello di Trento sud avrà svincoli e raccordi da un lato con la strada provinciale Destra Adige e dall'altro - grazie a un altro **nuovo ponte** - con la tangenziale sud di Trento e quindi con la nuova SS.12 sud verso l'Aeroporto e poi Rovereto, nonché col suo attuale tracciato verso Mattarello, declassato al rango di viale urbano. Questo secondo raccordo, che potrebbe disimpegnare la nuova arena polifunzionale e che con essa e il nuovo ponte dovrebbe costituire la futura "porta sud" di Trento, ricade nell'ambito dell'asta dell'Adige e al relativo SQ. L'attuale casello Trento centro potrebbe continuare a funzionare - con ingressi automatizzati - esclusivamente per entrare in autostrada, ma senza uscita in città per i mezzi privati.

Circa il tracciato costituito dalla **SS.47**, da **via Bassano** e dalla **circonvallazione nord** di Trento, l'obiettivo è di potenziarlo e renderlo più scorrevole in modo da agevolare sensibilmente gli itinerari tra la Valsugana, con una corona di poche penetrazioni bene attrezzate disposte in posizioni strategiche, in particolare per scaricare dal traffico attuale (e ridistribuirlo più razionalmente, offrendo indirizzi più precisi e percorsi alternativi più

vantaggiosi a quanti non hanno come mete proprio il quartiere di via Manzoni oppure Melta e Canova) via Maccani e l'arteria di via Brennero-via Bolzano, che potrà finalmente diventare quel lungo viale urbano che il PRG vigente ha previsto fin dalle origini, dodici anni fa. A tal fine gioveranno assai l'esecuzione del **tunnel di Maso Joberstraibizer** con i relativi svincoli (prevista sia dal PUP che dal PRG vigente e già programmata) e del **nuovo raccordo fra SS.47 e la discesa a Trento** in località Ponte Alto (già in esecuzione); e il rifacimento degli svincoli di **Centochiavi** e di **Campotrentino** (anch'essi previsti da PUP e PRG). I primi due interventi consentiranno di riqualificare come viale urbano il tratto di circonvallazione che attraversa gli abitati di Martignano e San Donà, gli altri consentiranno di deviare meglio di ora il traffico passante da una parte verso la SS.12 nord, la futura "bretella di Lavis" e al casello autostradale Trento nord, rendendo poco conveniente le discese in via Brennero e via Bolzano; e dall'altra verso Vela, il Bondone e la SS.45bis, ma soprattutto verso la tangenziale ovest.

La funzione della **tangenziale ovest** verrà anch'essa migliorata da diversi interventi pure già programmati, e cioè la **diramazione settentrionale** come SS.12 verso il casello autostradale Trento nord e oltre (vedi sopra); il ridisegno e il rifacimento dello **svincolo di Vela**; il **nuovo tunnel sotto Doss Trento e dietro Piedicastello** e la conseguente riclassificazione della viabilità oggi esistente (vedi PRUSST); il **nuovo svincolo a valle della Italcementi**, con raccordo alla sinistra Adige mediante il **nuovo ponte** di collegamento al centro città (vedi PRUSST e SQ asta dell'Adige); il **raccordo tra lo svincolo di Trentinello e viale De Gasperi**, già in corso di esecuzione; il **nuovo, complesso svincolo cosiddetto "del Marinaio"**, con raccordi da una parte al casello autostradale Trento sud e alla SP.60 Destra Adige a Ravina (tramite il già citato nuovo ponte che tra l'altro porta alla futura arena sportiva), da un'altra al nuovo tracciato lungo la ferrovia della SS.12 sud (che conduce all'aeroporto), da una terza parte alla nuova spina del Parco lineare dell'Adige (che porta all'area del futuro Ospedale e ad altre importanti attrezzature di progetto), da un'ultima infine alla viabilità del quadrante urbano meridionale di Trento sud. Questo complicatissimo svincolo a più livelli, che ricade nell'ambito dell'asta dell'Adige, è evidentemente assai delicato e dunque pretende una progettazione architettonico-ambientale particolarmente accurata.

Quanto infine al **nuovo tracciato della SS.12 sud** lungo la ferrovia, che permetterà di declassare come viale urbano il percorso fra la periferia meridionale di Trento e Mattarello, la sua esecuzione è già in appalto.

Anche sulle arterie extraurbane di minor importanza e la viabilità delle classi "secondarie" diversi interventi di cui va preso atto sono già previsti o programmati, come i

nuovi svincoli o raccordi a nord di Lamar e a **San Lazzaro** (SS.12 nord, tracciato attuale da declassare), il nuovo **tunnel di Cadine** e gli svincoli relativi (SS.45bis) e alcune **nuove rotatorie** (SP.90 ecc.).

Degli interventi previsti sulla viabilità secondaria extraurbana e interfrazionale (la strada del vino, quella del porfido, il ponte Ludovico ecc.) e di quelli rivolti alla creazione di nuovi boulevard e viali urbani (i nuovi tracciati sopra la ferrovia interrata e dal sedime del Briamasco fino alle Ghiaie; gli assi di via Brennero, via Bolzano, via Maccani, via Bassano, il tracciato della attuale SS.12 sud da Mattarello a Madonna Bianca, ecc.) si è detto quanto basta nei paragrafi precedenti, ai quali si rinvia.

Quanto ai percorsi preferenziali per un **servizio su gomma di trasporto pubblico veloce** e frequente, l'idea trova nuovi spunti nell'ipotesi della creazione del boulevard centrale sopra il tratto di ferrovia interrato, che con la futura spina interna nel quadrante dell'asta dell'Adige consentirà di disporre di un asse praticamente continuo da Gardolo (o Lavis) a Mattarello. Ma, a quanto pare, per tener conto della domanda bisogna assicurare il transito a linee altrettanto "forti" di bus su almeno altri due tracciati nel quadrante Nord, la stretta e tortuosa via Solteri e via Maccani, nonché sulla direttrice urbana di via Santa Croce, corso Tre Novembre e viale Verona, cioè verso l'estrema periferia sud⁸². L'idea va inoltre conciliata con quella di una linea metropolitana di superficie su ferro da Mezzocorona a Pergine, che come abbiamo visto va verificata meglio in relazione all'interramento ferroviario. Sulla questione, pertanto, tutte le possibilità su cui ancora si sta discutendo restano impregiudicate.

Pure quello dei **parcheggi di interscambio** posti in località remote è un tema tuttora assai dibattuto. Qui l'esperienza di altre città induce a molte cautele. Infatti per dissuadere con successo chi si dirige a parcheggiare nelle località centrali servono certamente un sensibile miglioramento dei trasporti pubblici e una buona offerta di parcheggi periferici, ma c'è chi ritiene (un po' sorprendentemente) che il limite massimo accettabile per questi ultimi sia la distanza di un km dalle località di maggior richiamo, che è poi il raggio delle utenze pedonali. D'altra parte la stessa opportunità offerta dai parcheggi centrali (come quelli già esistenti per esempio in piazza Fiera e a Centa, o il parcheggio di piazza Mostra già inserito nel PRUSST) riduce la domanda di trasporto pubblico e scoraggia l'uso di quelli di interscambio o di attestamento periferici. Per rendere questi ultimi davvero attrattivi occorre agire con provvedimenti d'altra natura, per esempio con tariffe combinate col prezzo del parcheggio e comunque concorrenziali

⁸² Così gli studi in corso da parte dell'Atesina, che si avvale della consulenza del prof. Huessler di Zurigo.

rispetto al costo del parcheggio in centro; ma soprattutto bisogna associarli alla presenza di altre funzioni a loro volta di richiamo, per esempio culturali e/o commerciali. Questa esigenza, tra l'altro, apre spazi a interessanti operazioni di *project financing*. Ciò è proprio quanto si prevede quantomeno sia alle due **nuove “porte” nord e sud** della città, sia in **piazzale Sanseverino**. A particolari categorie di pendolari (studenti, impiegati) non vanno comunque negati altri ampi spazi di parcheggio pubblico in località quasi naturalmente vocate allo scopo, e cioè nelle immediate vicinanze delle stazioni ferroviarie e delle autocorriere, ai capolinea delle linee di trasporto urbano, soprattutto nelle frazioni, osservando che i primi candidati per questa funzione appaiono i caselli autostradali, sul modello di Novara⁸³. Ma anche qui occorre attendere i risultati di ulteriori verifiche e quindi si sospende ogni decisione circa eventuali, futuri grandi parcheggi di attestamento in periferia, prendendo solo atto dei provvedimenti già contemplati dalla pianificazione settoriale per quelli cittadini (vedi paragrafo 3.4.2).

Un'ultima esigenza prioritaria è il **rinnovo della autostazione**, che è ben collocata ma è pure brutta, obsoleta e ormai inadeguata. Si ritiene che il nuovo organismo debba risorgere sempre molto vicino alle stazioni ferroviarie anche tenendo conto della loro eventuale futura configurazione a più livelli, rimanendo comunque nelle immediate vicinanze di piazza Dante. Due sono le alternative sul tappeto: quella già programmata dalla Provincia, e cioè nell'ambito dell'intervento in via Segantini, e quella adombrata nel paragrafo 4.4.3. circa il futuro assetto del distretto delle stazioni. Una precisa messa a fuoco della questione - che allo stato attuale del confronto tra le parti in causa resta ancora troppo aperta - è comunque affidata allo SQ del quadrante Nord.

6.3. Gli interventi ferroviari di progetto

Come s'è detto, si ritiene di non potere entrare nel merito della questione della futura alta velocità o alta capacità ferroviaria, che allo stato attuale delle conoscenze appare una prospettiva lontanissima, molto incerta e comunque tale da comportare - quando si dovesse davvero concretare - scelte che solo in parte concernono l'iniziativa municipale e l'autorità del presente Programma. In tutte le alternative note i tracciati cui si accenna in varie sedi per l'alta capacità (e che quindi riguardano più che altro il movimento delle merci) dovrebbero comunque svolgersi quasi interamente in galleria e assai lontano dagli abitati. Se appare opportuno che i necessari approfondimenti in merito siano eseguiti

⁸³ A Novara è in funzione un servizio di navetta tra il casello autostradale e il centro urbano, largamente pedonalizzato, che con soddisfazione generale è svolto da frequentissimi piccoli bus elettrici.

assieme a quelli richiesti per verificare meglio la fattibilità tecnica dell'interramento ferroviario in città, per il resto vanno confermati il rango e le funzioni attribuite dal PUP, dal PRG vigente e da tutti gli altri studi e documenti di programmazione alle due categorie di infrastrutture ferroviarie che interessano il comune di Trento: la ferrovia internazionale statale del Brennero e quelle della Valsugana (pure statale) e della Trento-Malé (a scartamento ridotto e in concessione alla omonima Società).

Per la **ferrovia del Brennero**, oggi viene dato per certo che la linea attuale sia già idonea a sopportare l'aumento del numero dei treni previsto nei prossimi lustri, dagli attuali 120 al giorno a 220. Tale aumento accrescerà certamente i disagi già provocati dal traffico ferroviario odierno, ma non si vede quale provvedimento diverso possa essere preso (oltre a quelli ovvi di creare delle idonee **barriere antirumore** nei tratti abitati, come la Provincia sta già programmando, e di escludere del tutto la presenza dei passaggi a livello), se non modificare il tracciato anche radicalmente, in particolare portando in sottosuolo i binari se non altro nella parte centrale della città (benché anche le altre ne avrebbero uguale bisogno) nonché le banchine passeggeri e gli spazi di manovra delle stazioni.

Della **ipotesi di interrimento del tratto urbano della ferrovia** e di ciò che ne consegue si è detto quanto è possibile nel precedente paragrafo 4.3. Per il resto - a prescindere da questo intervento estremamente rilevante, che ha un ruolo davvero cruciale nello scenario adombrato e che rientra in grandissima parte nell'ambito del quadrante Nord e del suo SQ - la planimetria del percorso attuale dei binari non dovrebbe cambiare, così come non richiedono modifiche le previsioni del PUP e del PRG già in corso di esecuzione per il **nuovo scalo ferroviario di Roncafort** e per la dismissione di quello vecchio di via Filzi.

Anche i tracciati attuali della **Trento-Malé** e della ferrovia della **Valsugana** non necessitano cambiamenti, salvo eliminare dalle previsioni del PRG la lunga galleria in curva e in salita ripresa dal PUP in corso di revisione. Le indicazioni provenienti da tutti gli studi svolti finora, dal PRG vigente, dal PUP e dalla programmazione provinciale circa il **nuovo servizio di metropolitana in superficie** sui loro binari vanno confermate, anche se tale intento - da dare ormai per scontato - comporta parecchi problemi tecnici da valutare con attenzione, il più complesso dei quali è quello della elettrificazione della linea della Valsugana per consentire l'impiego di convogli adeguati allo scopo, un'esigenza che risulta ancora più cogente in ordine alla possibile collocazione in sottosuolo delle banchine e degli spazi di servizio, che è implicita nell'ipotesi di interrare il tratto ferroviario urbano. Del resto, in vario modo, entrambe le infrastrutture si stanno già rinnovando e potenziando più o meno in tale direzione (vedi PRUSST). In materia, quindi,

come proposte d'intervento la tavola 2 riporta soltanto l'area più idonea al **nuovo scalo di rimessaggio e manutenzione della Trento-Malè**, vicino al Mas dei Cogni e non lontana dall'area designata allo scopo dal PRG vigente (fortemente contestata e inoltre ritenuta non idonea dalla società concessionaria) e la **posizione di massima delle fermate** delle due future metropolitane, che già oggi conservano un facile interscambio in posizione centralissima, a distanze opportune e nei luoghi più convenienti per l'utenza.

6.4. L'aeroporto

La prossimità degli scali di Bolzano e Verona porta a escludere una reale necessità non solo di ampliare l'attuale sedime dell'aeroporto, ma anche soltanto di prolungare significativamente la pista. Se ne è molto dibattuto a Trento l'anno scorso, con esiti sostanzialmente conformi a tale giudizio. D'altronde le eventuali ricadute infrastrutturali ed edilizie da attendersi una scelta del genere (qualche nuova modesta struttura per gestire piccoli flussi di nuovi passeggeri, in ordine a pochi nuovi voli giornalieri svolti con aerei certamente non molto capienti) appaiono davvero trascurabili, mentre non lo sarebbe affatto l'inutile, ulteriore perdita di preziosi suoli agricoli. Prolungare la pista a nord appare poi ben difficile, dal momento che si è già deciso di collocare proprio qui le nuove sedi della Protezione civile e dei Laboratori chimici provinciali. Pertanto, anche sulla base di quanto anticipato in premessa circa la visione generale degli elementi "forti" del sistema infrastrutturale in chiave insediativa e urbanistica, eventuali modifiche alla situazione aeroportuale esistente non sono ritenute strutturalmente o strategicamente rilevanti, e dunque non sono contemplate dal PUSG.

7. Indirizzi attinenti la tutela dei luoghi

7.1. Introduzione

Come è noto, il sistema ambientale è oggetto di grande attenzione da parte sia del PUP che del PRG vigente, il quale ne sviluppa numerosi contenuti e ne arricchisce diversi tematismi. Di fatto, già oggi il nostro territorio comunale è largamente regolamentato dalle disposizioni urbanistiche che concernono gli spazi aperti e le porzioni di abitato rilevanti sotto i profili storico-artistico e culturale in senso lato, e a Trento la tutela è una pratica consolidata da molto tempo. Il PUSG dunque, più che sancire ulteriormente un'azione già forte e condivisa, intende solo arricchirla di nuovi contenuti.

Allo scopo esso specifica e definisce quello che il Documento programmatico 2000 chiama “**statuto dei luoghi**”, con richiami a una dizione comparsa per la prima volta qualche anno fa nella innovativa legge urbanistica regionale toscana, modello di tutte le successive. Si tratta dell’insieme degli elementi territoriali da ritenere o intoccabili, o meritevoli di particolari cautele se e quando vi si dovesse por mano, o bisognosi di interventi specifici che li riconducano a uno stato originario maldestramente modificato da azioni successive, in quanto dotati di un intrinseco, irrinunciabile valore di significatività nei riguardi della “trentità” della storia e della geografia trentina, di carattere fondativo e basilare. Tale statuto ricognitivo e dichiarativo non solo è il supporto basilare della tutela, ma procede e si precisa insieme con essa. Nella sua redazione quell’attenzione ambientale che peraltro pervade tutte le nostre assunzioni di partenza e che traspare in tante considerazioni già svolte a proposito del sistema insediativo e di quello infrastrutturale assume soltanto una veste e un ruolo più autonomi, senza però ambire a qualsivoglia forma di autosufficienza.

In quest’ultima sezione del PUSG convergono e si integrano reciprocamente tre tematismi che rispettivamente riguardano i valori ascrivibili alle diverse qualità degli spazi aperti, naturali e non; quelli degli elementi storico-artistici e culturali; e i valori attinenti singoli ambienti complessivi, chiamati “unità ambientali”. Lo statuto dei luoghi e gli oggetti della tutela - elencati qui di seguito - sono dunque rappresentati mediante tre carte tematiche da intendere come altrettanti strati di un’unica carta diagrammatica, la **tavola 3**. Il rimando a una raccolta di criteri secondo i quali tale tutela va indirizzata e applicata è implicito. In sostanza, è il medesimo meccanismo adottato dal PUP, ma a una scala di molto maggior dettaglio.

7.2. I valori ambientali

Dei 15.800 ettari del territorio comunale circa 8000 sono coperti da boschi mentre i pascoli e le aree montagnose “improduttive” se ne suddividono in parti uguali altri 1000. Qui però interessano altre realtà, e cioè diversi siti e aree di grande pregio naturalistico meritevoli di protezione particolare, che solo in parte sono già individuate negli appositi elenchi forniti dal PUP e nei materiali del PRG vigente. Si tratta di risorse preziose in quanto luoghi dove la conservazione delle varietà indigene di flora e fauna può preservare i paesaggi naturali, riservare spazi liberi per lo sviluppo spontaneo e la dinamica naturale, e in particolare rivalutare l’elemento acqua nel paesaggio. Su di esse diverse iniziative di studio e di azione sono già in corso da parte del Comune di Trento

con la collaborazione di vari enti di ricerca scientifica, tra cui il Museo di Scienze naturali⁸⁴.

Nella **tavola 3a** - la cui "base" cartografica non funge più soltanto come mero supporto di altre informazioni, ma rappresenta attentamente la **forma fisica complessiva del nostro territorio**, la sua configurazione topografica e altimetrica e in particolare la disposizione del **sistema idrico** - specifiche componenti dell'ambiente fisico e dei suoi diversi paesaggi sono raggruppate in alcuni insiemi fisico-funzionali. Gli elementi meritevoli di tutela sono stati individuati alla luce degli interessi e delle finalità del Programma con tutti i possibili metodi di indagine: sopralluogo sui posti, scandaglio di ricerche specialistiche già compiute, rassegna dei contenuti di altri strumenti di pianificazione, consultazione con esperti della materia. Inoltre sono conterminate le aree che per la loro intrinseca qualità o per motivi storico-culturali sono o sono state oggetto di usi diversi e che per questo offrono **paesaggi** diversamente connotati: quelli ampi, liberi e "chiari" delle **aree agricole** e dei **pascoli**, quelli umidi e "scuri" dei boschi, quelli rocciosi e aerei delle **aree improduttive**⁸⁵.

Il primo insieme di elementi presi in considerazione riguarda il verde a corredo della città. Qui alle componenti che abbiamo già incontrato (i **parchi urbani** esistenti da preservare e valorizzare, quelli già previsti dal PRG vigente, quelli proposti dal PUSG; e infine i "**corridoi verdi**" da garantire nell'abitato) si aggiungono alcune grandi aree rurali da riservare per la futura realizzazione di alcuni **parchi agricoli e fluviali**, e precisamente lungo l'Adige tra Vela e Ischia Podetti, tra l'Adige e l'autostrada a lato di Campotrentino e Roncafort, nella fascia fluviale meridionale e soprattutto in collina, come contemplato dalle nostre assunzioni di fondo circa il ridisegno e la riqualificazione degli ambiti fra le frazioni orientali (vedi paragrafi 4.2 e 4.4.4).

Il secondo insieme concerne alcuni vasti e preziosi spazi di grande pregio naturalistico, ambientale e paesistico, meritevoli di protezione e valorizzazione cauta e mirata: il **parco** e la **riserva integrale delle Tre Cime del Bondone**⁸⁶ e il **parco della Val Gola**, dove ovviamente si confermano situazioni dove la formalizzazione delle modalità di tutela e di uso del suolo è in uno stato già avanzato di definizione, e un **nuovo parco agricolo attrezzato a fini didattico-ricreativi al Maso Nogarolle**, in fondovalle.

⁸⁴ Per i dettagli di queste operazioni si rimanda al paragrafo 4.4.2. del Documento programmatico 2000.

⁸⁵ A fini di completezza informativa, più che di caratterizzazione paesaggistica o ambientale, nelle aree agricole sono individuati anche i distretti dove si trovano le **colture di particolare pregio** di cui s'è detto nel paragrafo 5.3.

⁸⁶ La riserva integrale delle Tre Cime del Bondone si estende dalle Viote (m 1580) al Cornetto (m 2176). Istituita nel 1968, appartiene alla Provincia ed è gestita dal Servizio parchi e foreste demaniali. Nella piana delle Viote c'è uno dei più importanti giardini botanici alpini, fondato nel 1938 e gestito dal Museo alpino di Scienze

Non diverso è il caso del terzo insieme di elementi in parte da già tutelati, in parte da tutelare, dove rientra quanto esiste nel territorio comunale di **interesse ambientale o naturalistico** (92 aree e 111 singoli luoghi o oggetti, percorsi, monumenti vegetali ecc.) e in particolare i **biotopi** (3 già istituiti e 6 da istituire), fra i quali emergono per importanza la **il biotopo della foce dell'Avisio**⁸⁷, **gli stagni a nord-ovest di Vela** e **le rupi del Sorass**⁸⁸, la distesa delle **Viote del Monte Bondone**⁸⁹, **il Doss Trento**⁹⁰ e **il Monte Barco** nel Calisio⁹¹. Gli elenchi degli elementi individuati sono riportati di seguito.

Infine, la tavola 3a riporta diverse situazioni che richiedono interventi di **recupero ambientale**. Tra una maggioranza di cave dismesse, discariche abbandonate e impianti che hanno cessato di funzionare emerge un caso particolare che merita di essere citato, e cioè l'area del **campeggio di Malga Mezavia**, nel Bondone, che è ridotto in un gravissimo stato di degrado e in condizioni inaccettabili e che richiede una profonda ristrutturazione funzionale e ambientale, se non proprio un radicale ripensamento della localizzazione⁹².

7.3. I valori storico-culturali

Per l'individuazione di questi valori si è proceduto come nel caso precedente, costruendo sostanzialmente un repertorio di elementi che in pratica sono ben noti anche se non tutti già adeguatamente protetti e valorizzati. Accettando per lo più la classificazione del PRG vigente, che è stata verificata e in molti casi arricchita negli elenchi, la **tavola 3b** riporta pertanto la delimitazione delle attuali zone "A" urbane (**centri**

naturali, che ospita più di duemila specie di fiori provenienti dalle principali catene montuose del mondo. Nella conca si trova anche il Centro di Ecologia alpina, che finanzia e coordina studi sull'ambiente alpino.

⁸⁷ E' uno dei pochi ambienti umidi di fondovalle già istituiti e oggetto di interventi di rinaturalizzazione. Si trova sull'asse di importanti rotte migratorie ed è prezioso per il restauro ecologico di una zona molto depauperata dall'azione urbanistica, tuttora minacciata da nuovi interventi.

⁸⁸ I dirupi rocciosi e i microambienti boscati di Sorasass costituiscono un ambiente notevole con siti di nidificazione di specie rupicole rare nonché di grandi rapaci, importante anche che dal punto di vista botanico.

⁸⁹ La prateria, la cui composizione floristica è molto eterogenea, è zona di confine dell'areale di alcune specie. La possibilità di conservazione è evidentemente legata all'intervento antropico: infatti, variando la modalità di gestione delle aree a pascolo o a prato è possibile mutarne la composizione floristica, tanto da determinare la sostituzione di un tipo vegetale con un altro. La torbiera delle Viote, il "biotopo" vero e proprio situato nella parte centrale e pianeggiante della prateria, contiene abbondante acqua lentamente fluente e una elevata varietà di specie di grande valore ecologico, alcune delle quali rare in senso assoluto. Attualmente la maggior minaccia alla torbiera delle Viote deriva dallo sci da fondo, la cui sistemazione asporta il mosaico vegetale superficiale, porta allo scoperto gli strati torbosi sottostanti e interferisce con l'assetto idrologico.

⁹⁰ Il Doss Trento è un nodo fitogeografico di grande valore ecologico per la presenza di specie rarissime e minacciate di estinzione. La parte di maggior pregio naturalistico, a eccezione di alcune specie presenti nel boschetto a nord, è localizzata sui ciglioni aridi a sud e sud-est del dosso, fortunatamente quasi inaccessibili.

⁹¹ Il Monte Barco ricade solo per una piccola parte nel comune di Trento e per il resto rientra in quello di Albiano. E' un biotopo istituito nel 1990, situato nella zona più settentrionale dell'altipiano del Calisio, che comprende 21 piccole zone umide con specie rare o rarissime. È particolarmente importante, ma è inserito in un contesto ambientale esposto alla pesantissima attività estrattiva delle cave di porfido.

storici e città consolidata) e delle **aree di rispetto** dei centri storici minori, da ritenere assolutamente non riducibili ma semmai da estendere; la posizione degli **edifici e dei manufatti storici** già tutelati o meritevoli di tutela; e la delimitazione di 23 **aree archeologiche**, di cui 3 già tutelate e 19 “indiziate” di presenze significative, dichiarate di interesse ma non ancora delimitate e tutelate (vedi elenco avanti).

Sono infine riportati anche i **percorsi storici** di cui restano tracce o indizi più o meno evidenti, che non vanno lasciati cadere nell’oblio e perduti, ma bensì preservati e valorizzati per il loro valore documentario e spesso anche naturalistico-paesaggistico, nonché turistico.

7.4. Le unità ambientali e paesaggistiche

Un’apposita ricerca condotta presso il Servizio urbanistica del Comune ha permesso di individuare nell’intero territorio comunale di Trento la presenza di un certo numero di ambiti spaziali omogenei sotto il profilo dei caratteri ambientali e paesaggistici, nonché insediativi e funzionali. Nella logica della “città arcipelago” e del paesaggio come *puzzle* prodotto dalla sovrapposizione di fenomenologie e processi storico-geografici e naturalistici complessi, ognuna di queste celle va intesa come un individuo dotato del proprio patrimonio genetico, che si tratta appunto di descrivere, analizzare e soprattutto tener presente allorché si operano degli innesti o si inducono delle trasformazioni, come sempre avviene nel caso di interventi urbanistici ed edilizi.

La delimitazione di queste **unità ambientali e paesaggistiche** (ma i termini sono restrittivi) prelude all’elaborazione di altrettante “regole” di comportamento per chi interviene, criteri o indirizzi che vanno specificati di caso in caso. Questa operazione - non semplice e molto laboriosa - potrà avvenire in seguito come ulteriore e progressivo sviluppo del Programma per avere come risultato finale una serie di apposite schede-guida urbanistico-edilizie. Le unità ambientali e paesaggistiche riportate nella **tavola 4c** sono 114 (vedi elenco qui di seguito). Il loro numero appare certamente eccessivo per una gestione fattibile, la quale impone una aggregazione per insiemi omogenei o per categorie di situazioni. Si tratta dunque di procedere con la ricerca e di svilupparla, un compito che trascende le circostanze della prossima Variante, ma al quale la futura revisione generale del PRG non potrà sottrarsi.

⁹² L’alternativa proposta, un bel terrazzo prativo nei boschi sotto Candriai, non sembra la più felice per la sua esposizione paesaggistica.

ELEMENTI INDIVIDUATI COME MERITEVOLI DI TUTELA NELLA TAVOLA 3 a, b, c

AREE DI INTERESSE AMBIENTALE E NATURALISTICO (tav. 3a)

1. Altopiano del Calisio
2. Dossi delle Arche
3. Area attrezzata "Valticola"
4. Dosso di S. Martino e Monte della Croce
5. Monticello
6. Masi Saracini
7. Doss delle Purghe
8. Maso Specchio
9. Monte Calisio
10. Doss dell'Oselera
11. Pozza della Casara
12. Giardino e parco di villa del Monte
13. Palestra di roccia nord alla Vela
14. Doss Castion
15. Busa dei Pini
16. Parco di villa Larcher
17. Busa dei Roveri
18. Palestra di roccia sud alla Vela
19. Doss di Castel Vedro
20. La "Busa", Martignano
21. Valletta del Rio Saluga
22. Valle e forra del Fersina
23. Parco di villa Spath
24. Antico alveo dell'Adige
25. Parco delle Coste
26. Antico alveo dell'Adige
27. Valletta del rio Saluga a Muralta
28. Valletta del rio Saluga alle Laste
29. Parchi, ville e conventi alle Laste e ai Giardini
30. Bosco di Carpino bianco
31. Castagnari
32. Doss Castion di Cognola
33. Doss Trento
34. Collina dei Cappuccini
35. Parco di villa Oss Mazzurana
36. Nucleo abitato di Celva
37. Passo del Cimirlo e Casara
38. Doss di S. Agata
39. Giardino del Saluga
40. Palù di Sopramonte
41. Valle del rio Salé
42. Antico alveo dell'Adige
43. Prà de l'Albi a Candriai
44. Lungadige Sanseverino
45. Giardino di piazza Venezia
46. Parco di villa Gherta
47. Antico alveo dell'Adige
48. Parco di villa Penner
49. Parco di villa Larcher
50. Giardino e parco di villa Saracini
51. Pra del Boter a Candriai
52. La "Busa" di Candriai
53. Gocciadoro
54. S. Anna
55. Giardino e parco S. Chiara
56. Le "Colonie" di Candriai
57. "Bellaria" di Candriai
58. Palazzo delle Albere
59. Frana del Lavé e "La Cuna"
60. Area attrezzata a Candriai
61. Parco di villa Mancini

62. Malga di Sardagna, Candriai
63. Malga Brigolina
64. Doss Mandolin
65. Giardini del Fersina
66. Monte Chegul
67. Giardini di via Palermo
68. Pozza vecia
69. Giardino del Salé
70. Malghetto
71. Bosco di abeti bianchi*
72. Parco di villa Belfonte
73. Parco di villa ex Taxis
74. Area attrezzata "La Pinara"
75. Percorso naturalistico di Maranza
76. Antico alveo dell'Adige
77. Doss di S. Rocco e Casteler
78. Bindesi
79. Torre dell'Orco
80. Villa Cavazzani
81. Azienda agricola "Il Poggio" al Casteller
82. Parco di villa Margone
83. Antico alveo dell'Adige
84. Piana delle Viote
85. Novaline
86. Antico alveo dell'Adige
87. Parco di Mattarello
88. Palestra di roccia, roggia di Bondone
89. Antico alveo dell'Adige
90. Area attrezzata "La Malghetta"
91. Antico alveo dell'Adige
92. Giardino e parco di villa Bortolazzi

ELEMENTI DI INTERESSE NATURALISTICO E AMBIENTALE (tav. 3a)*** monumenti vegetali**

1. Giardino botanico alpino alle Viote, Monte Bondone
2. Rifugio "Viotte, Monte Bondone
3. Larice*, La Cuna, Monte Bondone
4. Affioramento di fossili, La Cuna, Monte Bondone
5. Betulla*, Malga Mezavia, Monte Bondone
6. Olmo campestre*, Pre Piani bassi, Monte Bondone
7. Tiglio selvatico*, Pre Piani, Monte Bondone
8. Faggio*, Malga Brigolina, Monte Bondone
9. Grandi faggi solitari*, tigli* e ippocastani*, Malga Brigolina, Monte Bondone
10. Cascata della roggia di Bondone, Romagnano
11. Caverna di Margone, Ravina
12. Cerro*, Maso del Gril, Ravina
13. Sorbo ciavardello*, Guardiòl, Ravina
14. Rovere*, Monte Mezzana, Vigolo Baselga
15. Tasso*, Sopramonte
16. Castagno*, Val del Zinever, Candriai
17. Cascata della roggia di Sardagna, S. Nicolò, Piedicastello
18. Masso di frana, S. Nicolò, Piedicastello
19. Spaccasassi*, Doss Trento
20. Acero riccio*, Doss Trento
21. Carpino nero*, Doss Trento
22. Acero campestre*, Doss Trento

23. Cascata sul rio Scala, S. Giorgio, Piedicastello
 24. Area attrezzata "Le Pozze - Doss delle Baracche", Sardagna
 25. Castagnari*, Sardagna
 26. Stagni sud, Ischia di Vela
 27. Stagni nord, Ischia di Vela
 28. "Roccolo" di Piazzina
 29. Roccia detta "La Senta del Diaol", Gola del rio Saluga
 30. Ex cave di pietra, Le Coste, Cognola
 31. Giardino e parco di villa von Lutterotti, Fontanasanta
 32. Parco di villa Defant, via Argentario, Trento
 33. Cipresso*, Convento Carmelitano delle Laste, Cognola
 34. Osservatorio meteorologico, Convento Carmelitano delle Laste
 35. Carpino bianco*, Gocciadoro, Trento
 36. Cascata del torrente Fersina, Ponte Alto, Cognola
 37. Orrido di Ponte Alto, Cognola
 38. Palestra di Roccia Calmuz, Cognola
 39. Tiglio centenario*, parco di Casa Larcher, Maderno
 40. Area attrezzata di "Predamala", Martignano
 41. Ex Rifugio Monte Calisio
 42. Valletta dei faggi*, Monte Calisio
 43. Masso "Bec de l'Aquila", Val Mistai, Monte Calisio
 44. Carbonaia, Monte Calisio
 45. Calcara, Carbonaia, Monte Calisio
 46. Area attrezzata "Pinara", Campel, Monte Calisio
 47. Rifugio Campel, Monte Calisio
 48. Parco del Cimirlo, Passo del Cimirlo
 49. Casara ex "Roccolo", Casare, Povo
 50. Ciliegio*, Casare, Povo
 51. Sorbo domestico*, Val dei Ponti, Monte Marzola
 52. Acero di monte*, Busa dei Pezi, Monte Marzola
 53. Rifugio Bindesi, Monte Marzola
 54. Doss di S. Rocco
 55. Calcara, Sorasass, Cadine
 56. Pino silvestre*, Casara, Cadine
 57. Cadino di Prà grande, Montevaccino
 58. Pino nero*, Val Larghe, Montevaccino
 59. Canopa delle Sette colonne, Monte Corno
 60. Affioramento di fossili, Monte Corno
 61. Cadino "Bus del Parol", Monte Corno
 62. Cadino "Busa del Corno", Monte Corno
 63. Callcara, Monte Corno
 64. Cadino, Monte Corno
 65. Cadino, Monte Corno
 66. Calcara, Pralungo, Meano
 67. Ex miniera "Galleria Mazzurana", Pralungo, Meano
 68. Cascata del Mughetto, Masi Saracini, Meano
 69. Canopa "Busa del Pomar", Maso Pomar, Meano
 70. Cipresso*, Chiesetta dei SS. Pietro e Paolo, Vigo Meano
 71. Area attrezzata "Le Gorghe", Vigo Meano
 72. Salici*, Variselle, Vigo Meano
 73. Cascata del rio Papa, San Lazzaro, Meano
 74. Faggio, Prà dei Albi, Monte Marzola

75. Rifugio Maranza, Monte Marzola
 76. Centro vivaistico Forestale, Casteller
 77. Area verde "Salita Mancini", Mesiano
 78. Leccio centenario*, parco di villa ex Messina, Panté
 79. Sequoia*, parco di villa ex Thun, Panté
 80. Giardino e parco di villa Ceschi, Spré
 81. Parco di villa Lubich, Spré
 82. Parco di villa Fogarolli, Oltrecastello
 83. Ex "Roccolo", Ronco, Povo
 84. Masso di frana, Grotta, Villazzano
 85. Sequoia*, parco di villa ex Salvadori, Gabbio
 86. Cedro Deodara*, parco di Gocciadoro
 87. Palestra di roccia, Bindesi, Monte Marzola
 88. Calcara, Maranza, Monte Marzola
 89. Bosco di faggi*, Maranza, Monte Marzola
 90. Giardino e parco di villa Mersi, Villazzano
 91. Faggio*, parco di villa Belfonte, Grotta, Villazzano
 92. Parco di villa "Le Torricelle", S. Rocco, Villazzano
 93. Parco di villa Tambosi, Villazzano
 94. Giardino e parco di villa S. Carlo, Villazzano
 95. Parco di villa Pedrotti, S. Rocco, Villazzano
 96. Parco di villa Maestranzi, S. Rocco, Villazzano
 97. Bosco di faggi* del Chegul, Monte Marzola
 98. Tigli secolari*, parco della Torre dell'Orco, Ravina
 99. Colle dei Cipressi, Casteler
 100. Lago Turchino, Casteler
 101. Lago delle Cannelle, Casteler
 102. Giardino e parco di villa Saracini, Novaline
 103. Parco di villa de Sardagna, Novaline
 104. Parco di villa Gentilotti, Novaline
 105. "Bosco della Città", S. Rocco
 106. Faggio*, parco di villa ex Taxis, Man S. Antonio, Trento
 107. Pino Silvestre, Fontana dei Gai, Monte Marzola
 108. Rifugio Fontana dei Gai, Monte Marzola
 109. "Busa del Vent", Chegul, Monte Marzola
 110. Giardini di Piazza Dante, Trento
 111. Alberi secolari* di corso Buonarroti

BIOTOPPI (tav. 3a) *istituiti

1. Foci dell'Avisio*
2. Pramalga
3. Monte Barco*
4. Stagni della Vela e Sorasass
5. Palù di Fosso Maestro
6. Doss Trento
7. Val Gola
8. Torbiera delle Viote
9. Riserva integrale delle Tre Cime del Bondone*

AREE ARCHEOLOGICHE (tav. 3b)

a) = di tutela, b) di interesse archeologico

1. Montevaccino S. Leonardo (b)
2. Martignano Maso Specchio (b)
3. Martignano Maso Boller (b)
4. Martignano Riparo Gaban (a)
5. Villamontagna Doss Castion (b)
6. Cadine Doss Grum (a)
7. Monte Mezzana (b)

- 8.Cadine Doss di S. Elena (b)
- 9.Vela, via SS. Cosma e Damiano (b)
- 10.Solteri Cava di Pietra (b)
- 11.Vela (a)
- 12.Piedicastello villa Salvotti (b)
- 13.Trento centro storico (b)
- 14.14 Castelar de la Groa (b)
- 15.Doss Trento e Piedicastello (b)
- 16.Madonna Bianca Malpensada (b)
- 17.Viote (b)
- 18.Novaline (b)
- 19.Valsorda Mas del Cont (b)
- 20.Romagnano Prasecco (b)
- 21.Romagnano Tof de la Val (b)
- 22.Romagnano Maso Monache (b)
- 23.Romagnano Loc (a)
- 24.Mattarello Stazione (b)
- 25.Viote Costa dei Cavai (b)

UNITA' AMBIENTALI (tav. 3c)

- 26."Bus de Vela"
- 27.Alle Laste, Trevelline
- 28.Baselga e Vigolo
- 29.Belvedere
- 30.Bondone
- 31.Brusaferro
- 32.Cadine
- 33.Camparta
- 34.Casotti di Povo
- 35.Castagnari
- 36.Castelar dela Groa
- 37.Centa
- 38.Cernidor
- 39.Cervara
- 40.Cognola
- 41.Conoide dell'Avisio
- 42.Cortesano
- 43.Costa di Sardagna
- 44.Dos di Mirabello - S. Nicolo'
- 45.Dos di S. Agata
- 46.Dos di S. Martino
- 47.Dos di S. Rocco - Casteller
- 48.Dos Grum
- 49.Dos Trento
- 50.Dossi
- 51.Dossi delle Arche
- 52.Fiume Adige
- 53.Foce dell'Avisio
- 54.Fontanasanta
- 55.Frana del lave'
- 56.Gabbiolo
- 57.Gac
- 58.Gardolo
- 59.Gardolo di Mezzo
- 60.Gocciadoro
- 61.Grezzi-Acquaviva
- 62.Grotta
- 63.Ischia di Vela
- 64.Ischia Podetti
- 65.Le coste
- 66.Le Viote
- 67.Lidorno est
- 68.Lidorno ovest
- 69.Maderno-Moia'-Tavernaro
- 70.Malga Brigolina
- 71.Malghetto
- 72.Margone
- 73.Martignano

- 74.Masi di Sopramonte
- 75.Masi Saracini
- 76.Mattarello
- 77.Meano
- 78.Mesiano
- 79.Monte Calisio
- 80.Monte Celva
- 81.Monte Corno
- 82.Monte Marzola
- 83.Monte Mezzana
- 84.Montevaccino
- 85.Novaline
- 86.Oltrecastello
- 87.Palazzine
- 88.Palon
- 89.Palu'
- 90.Passo del Cimirlo
- 91.Pianizza
- 92.Pila
- 93.Povo
- 94.Pra' Grande
- 95.Pralungo
- 96.Pramalga
- 97.Ravina
- 98.Rio dei Carpini
- 99.Rio dei Molini
- 100.Rio Papa
- 101.Rio Sale'
- 102.Rio Stauvan
- 103.Roggia di Bondone
- 104.Roggia di Gardolo
- 105.Romagnano
- 106.Roncafort
- 107.S. Anna
- 108.S. Rocco
- 109.S. Bartolomeo
- 110.Sardagna
- 111.Scala
- 112.Scannupia
- 113.Selva
- 114.Selva di Sopramonte
- 115.Settefontane - ischia Perotti
- 116.Sommarive
- 117.Sopramonte
- 118.Soprassasso
- 119.Soraval
- 120.Steffene
- 121.Terlaga
- 122.Toboros
- 123.Tre cime del Bondone
- 124.Trento centro
- 125.Trento nord
- 126.Trento sud
- 127.Val d'Eva - Rosta - Colmi
- 128.Val di Cembra
- 129.Val Gola
- 130.Valalta - Monte Barco
- 131.Valdacoie
- 132.Valle del Fersina
- 133.Valle della Calcara
- 134.Valnigra
- 135.Valsorda
- 136.Vigo Meano
- 137.Villamontagna
- 138.Villazzano
- 139.Zengio Ros

7.5. Le situazioni ambientali critiche

Oggi il valore e la destinazione d'uso di un sito sono funzioni della sua qualità ambientale. Questa va dunque certificata considerando anzitutto come e da chi i suoli sono stati utilizzati in precedenza, e se si tratta di attività comprese nel "catasto dei siti potenzialmente inquinati" diviene necessaria una fase di indagine supportata da analisi chimiche dei terreni e delle acque di falda, che deve fare preciso riferimento a determinate soglie normative di contaminazione, stabilite a livello nazionale e inquadrare nelle disposizioni europee⁹³. Sotto questo profilo nel territorio di Trento esistono tre vasti ambiti di estrema delicatezza ambientale, già variamente compromessi, che impongono la massima attenzione: la piana di Spini di Gardolo, l'intero fondovalle in destra Adige a nord del Fersina e l'area urbana centrale di Trento stessa⁹⁴.

Dal **distretto di Spini di Gardolo**, che occupa il conoide di deiezione dell'Avisio ed è una struttura acquifera di estrema importanza in gran parte già protetta, si estraggono i due terzi del fabbisogno idrico del comune. Qui sia il PUP che il PRG vigenti destinano quasi 200 ettari di campagna all'espansione degli insediamenti industriali esistenti, che oggi scaricano in suolo le acque bianche di strade e piazzali. Poiché l'utilizzo della risorsa idrica sotterranea è insostituibile e le attività produttive con probabile stoccaggio di sostanze pericolose e quelle agricole con possibile spandimento di pesticidi non sono affatto compatibili con la presenza di pozzi potabili, bisogna non solo provvedere a una corretta infrastrutturazione dell'esistente e al monitoraggio sistematico dell'acquifero, ma soprattutto ridefinire l'intera situazione assicurando usi del suolo e presenza di funzioni rigorosamente compatibili con le prescrizioni di legge.

⁹³ Si richiama per esempio il DM 471/99. La possibile presenza di uno o più siti potenzialmente contaminati all'interno di un'area interessata da un processo di pianificazione comporta inequivocabilmente incertezze e verifiche relative alla percorribilità stessa dei progetti urbanistici. L'accertamento di specifiche situazioni di inquinamento in un'area introduce automaticamente le procedure del citato DM e ogni intervento viene di fatto bloccato fino a bonifica avvenuta, con notevole aggravio nei tempi e nei costi (come s'è visto nel noto caso di Trento Nord). Le soglie di qualità e quindi i costi per un eventuale risanamento di un'area industriale o commerciale sono decisamente inferiori a quelli da sostenere per un sito a destinazione residenziale, ma i limiti stabiliti per i terreni destinati a residenza o a verde pubblico e privato sono così bassi che non di rado, in una realtà antropizzata, possono risultare superati anche senza che nel sito specifico si sia svolta una specifica attività inquinante. In generale, oggi, può apparire necessario evitare interventi di trasformazione di aree ex produttive in zone residenziali e/o a verde, anche se nel secondo caso i progetti di bonifica possono limitarsi allo strato più superficiale e alla adozione di misure di messa in sicurezza. Sotto questo profilo occorre approfondire la verifica preventiva anche dei siti a destinazione commerciale, produttiva, per alcune categorie di servizi e uffici, dove non si contemplanò residenzialità di 24 ore su 24, né profili d'esposizione al rischio tipici dell'abitazione (bambino che gioca nel cortile, orto di casa ecc.). Per contro, oggi bisogna distinguere preventivamente all'interno delle stesse categorie artigianali e industriali quelle potenzialmente inquinanti da quelle "pulite" e fissare i criteri per controllare i cambi di destinazione d'uso degli immobili. Infine - pensando all'utilizzo di nuovi strumenti per il monitoraggio e la riqualificazione ambientale quali le procedure di autocertificazione (eco-label, ecoaudit) e di ecosostenibilità da parte delle stesse attività produttive, nonché gli accordi ambientali tra imprese e pubblica Amministrazione - la pianificazione urbanistica deve partire da una conoscenza di dettaglio delle attività che si svolgono sul territorio comunale, attraverso la predisposizione di appositi strumenti quali catasti e mappature territoriali georeferenziate, e ogni progetto di pianificazione urbana deve essere validato e valutato da tali strumenti.

Il fondovalle settentrionale in destra Adige nel quadrante Nord, fra Avisio e Fersina, dove la natura del terreno e la posizione della falda impediscono il drenaggio, è una zona con problemi locali di ventosità, soggetta non solo a possibili esondazioni dell'Adige, ma anche a ristagni e allagamenti locali a seguito di forti piogge e/o di tracimazione delle numerose rogge, gravemente compromessa (in periodi antecedenti a qualsiasi norma per la protezione dell'ambiente) dalla presenza della miriade di officine, carrozzerie, depositi carburante, distributori ecc. di Campotrentino, dello scalo merci Filzi, del comparto industriale della Sloi e della Carbochimica (CPP Trento Nord), dell'Interporto e di attività agricole di varia natura. L'alluvione del 1966 ha diffuso largamente l'inquinamento nei suoli, accresciuto ogni giorno dal fall-out di emissioni dalle ciminiere e ancor oggi dal traffico lungo le numerose arterie presenti. Tutto ciò rende fortemente probabile che, a norma delle disposizioni vigenti, lo stato dei terreni e delle acque sotterranee non consenta gli interventi previsti dal PRG vigente senza complesse, lunghe e onerosissime opere di bonifica, senza misure di messa in sicurezza molto laboriose da produrre e da autorizzare (comprese quelle relative alle possibili esondazioni dell'Adige e delle rogge) e senza monitoraggio sulla qualità delle acque sotterranee e dell'aria. Anche in questo caso le verifiche già compiute impongono di ripensare le previsioni urbanistiche vigenti - come fa appunto il PUSG - naturalmente alle condizioni di cui sopra, che valgono comunque. Nel caso delle espansioni residenziali di Gardolo-via Paludi, Canova e Roncafort, di quelle di vario genere lungo via Brennero-via Bolzano e a Campotrentino (da assegnare a funzioni commerciali o simili) e delle zone dell'Interporto, del nuovo scalo ferroviario e del nuovo deposito della Atesina (tutte attività impattanti per l'ambiente) tale necessità riguarda quantomeno gli aspetti normativi e procedurali degli interventi. Ma in quello del comparto ex CPP Trento Nord, dove l'irrinunciabile bonifica dei suoli potrebbe essere addirittura favorita dal riuso e dalla valorizzazione del terreno, comporta senz'altro destinazioni diverse dalle attuali, per esempio di tipo commerciale con eventuali servizi, ma senza residenzialità permanente (vedi paragrafo 4.4.3).

La città di Trento, sul **conoide alluvionale del Fersina**, è un abitato soggetto da decenni ad azioni inquinanti d'ogni genere (esondazioni, bombardamenti, traffico, fall-out di emissioni, sversamenti da cisterne di gasolio per il riscaldamento delle abitazioni, sistemi fognari obsoleti, presenza di officine dismesse e non, distributori, carrozzerie, lavanderie, concerie ecc., presenza di una vasta area cimiteriale urbana, e così via). Per

⁹⁴ Per una disanima più completa e minuziosa di questa materia si rimanda al paragrafo 4.3. del Documento programmatico 2000, un'ampia scheda redatta dal dott. Giovanni Segatta che qui si può solo riassumere.

questi motivi un'istruttoria ambientale preventiva si impone per qualunque grande scelta urbanistica, come del resto è già avvenuto in diverse occasioni (ex Gasometro, ex Michelin ecc.).

Più numerose, ma limitate, sono invece le aree definite dagli esperti come vulnerabili, meritevoli di altrettanta attenzione preventiva. Le principali sono la località delle **Ghiaie** (una plaga in forte degrado ambientale dove alcuni pozzi per l'approvvigionamento dell'acquedotto si disseminano tra un'ex discarica di rifiuti non differenziati divenuta zona sportiva e ricreativa, un ex gasometro e una centrale elettrica); il **conoide di Ravina** (dove la zona industriale del piano attuativo D3 Marine di Ravina sorge sotto la SP.60 Destra Adige, proprio dove ci sono i pozzi dell'acquedotto), quello di **Mattarello** e altri in condizioni non diverse.

Queste segnalazioni non vanno trascurate né degli SQ nei cui ambiti ricadono le situazioni critiche tratteggiate, né dai piani attuativi dei grandi interventi previsti in luoghi più che indiziati di criticità ambientale. E naturalmente neppure dal futuro PRG, che dovrà dunque aggiustare a dovere i propri disposti normativi in materia.

APPENDICE

CONSIDERAZIONI SUL PRG VIGENTE**1. Conoscere per valutare: un po' di storia***1.1. Gli intenti di fondo originari del PRG vigente e gli esiti ottenuti*

La storia del PRG vigente del Comune di Trento comincia con i lavori compiuti per la formazione del Piano adottato dal Consiglio comunale nel luglio 1989 e approvato dalla Giunta provinciale l'11 ottobre 1991, redatto con il coordinamento generale di Marcello Vittorini⁹⁵, e si svolge in successive tappe principali ritmate dalle numerose Varianti sulle quali torneremo subito, che in complesso hanno apportato ben 300 modifiche. Esamineremo rapidamente le previsioni del PRG89 secondo l'articolazione che esso ha mutuato dal PUP approvato nel 1987, e cioè nei tre sistemi culturale-ambientale, insediativo e della mobilità⁹⁶. Ma prima di tutto va osservato che il suo obiettivo prioritario era quello della qualità urbana, proprio la cosa di cui oggi da più parti si lamenta la carenza nella pianificazione e nella gestione dei processi insediativi e territoriali. Come mai?

Anzitutto le idee che sono maturate in proposito negli ultimi anni sono molto diverse da quelle di allora. L'idea di qualità che pervadeva il PRG89 riguardava soprattutto l'ambiente costruito: Vittorini era uso citare - in occasione di incontri e dibattiti, oltre che nei documenti scritti - i centri storici e la città consolidata come gli unici casi nei quali la qualità cui mirava emergeva a tutto tondo, e a queste tipologie insediative ha improntato il "suo" Piano di Trento. A tale concezione relativamente ristretta oggi se ne contrappongono altre, più ampie e complesse quantomeno in senso ambientale ed ecologico, grazie alla diffusione delle tematiche dello sviluppo sostenibile, che dopo molte riflessioni teoriche da parte di pochi specialisti si sono imposte come questione di primaria importanza a livello mondiale con la Conferenza di Rio del 1992.

⁹⁵ Il PRG89 non disciplinava gli insediamenti storici, che allora erano soggetti a un apposito piano comprensoriale. Successivamente alla sua approvazione, per definire una disciplina unitaria e coerente per l'intero territorio comunale, l'amministrazione provvedeva alla formazione, sempre con il coordinamento di Marcello Vittorini, di una Variante integrativa per la pianificazione degli insediamenti storici, che è stata adottata nel luglio del 1993 e approvata dalla giunta provinciale a fine '94. In coerenza con le scadenze quinquennali che lo stesso PRG89 aveva impostato per il proprio processo di aggiornamento e di gestione, nel corso del 1993 fu avviata la Variante di assestamento, coordinata anche in questo caso da Vittorini, adottata nel luglio 1994 e approvata dalla Provincia nel dicembre 1995. Nel 1996 veniva avviata la formazione di una Variante per opere pubbliche, adottata dal Consiglio comunale nel 1997 e approvata dalla provincia nel 1998. Dopo le 7 modifiche apportate già tra il 1991 e il '93, la Variante di assestamento del '94 ne ha introdotto 190 e quella per opere pubbliche del '97 altre 99. Le ultime 4 modifiche sono avvenute tra il '98 e il '99.

⁹⁶ Il PRG di Trento ha ripreso direttamente dal PUP del 1987 le seguenti indicazioni:

- sistema ambientale: tutela aree agricole primarie e patrimonio boschivo, tutela del patrimonio idrico, tutela e controllo del territorio per quanto riguarda i problemi idrogeologici,
- sistema insediativo: dimensionamento residenziale, stimato dal PUP in 2.100.000 mc per il periodo 1984-95 nell'unità insediativa Trento-Terlago, aree per attività produttive e le aree per servizi di interesse sovracomunale;
- sistema infrastrutturale: nuovo tracciato della ferrovia della Valsugana, casello nord dell'A22, spostamento della SS. n.12 in galleria (Maso Jobstreibitzer). L'indicazione del casello sud non è invece stata ripresa.

D'altra parte, quella stessa "limitata" qualità urbana cui mirava il PRG89 è riuscito sì a teorizzarla, ma non sempre a metterla in pratica, in parte per i limiti stessi degli strumenti che l'attuale ordinamento urbanistico mette a disposizione, e in parte per i diversi approcci alla problematica che di fatto sono prevalsi nei comportamenti e nelle scelte dei committenti e dei progettisti degli interventi concreti.

Inoltre molte delle previsioni qualificanti e "strutturali" del PRG89 sono rimaste inattuata, in particolare quegli interventi di valenza sovracomunale che implicavano la partecipazione di più amministrazioni e per i quali, diceva Vittorini, sarebbe stato necessario "recuperare la prospettiva di medio-lungo periodo nella spesa pubblica". Tra questi progetti pluriennali o piani-programmi ai quali avrebbe dovuto agganciarsi la "programmata attuazione del PRG" c'erano la sistemazione del bacino idrologico dell'Adige, la metropolitana, la viabilità principale, la viabilità urbana e locale, il verde urbano, le piste ciclabili e i cosiddetti "luoghi centrali". In proposito, tre elementi sono risultati fattori determinanti per la messa in crisi del sistema prefigurato:

- il fatto che quasi tutti gli interventi strategici previsti siano rimasti sulla carta;
- quello che la strumentazione urbanistica vigente non ha permesso (così come non permette) di distinguere le scelte di assetto e di sviluppo di lungo periodo dalla regolamentazione delle trasformazioni da attuare in un preciso e limitato un arco di tempo "operativo";
- l'evidente difficoltà di rendere coerente il piano-programma degli interventi pubblici con le iniziative di investimento private, fondate su proprie e diverse ipotesi e strategie.

Infine, non ha giovato a una piena attuazione del PRG originario la problematica della acquisizione dei suoli per la realizzazione di opere pubbliche e di edilizia residenziale pubblica. Si tratta di una ben nota questione nodale apertissima ancora oggi e alla quale il futuro Piano dovrà dedicare la massima attenzione, connessa a quella altrettanto attuale della perequazione urbanistica.

1.2. Il sistema culturale-ambientale

Le indicazioni del sistema culturale-ambientale del PRG89 concernono la salvaguardia e la tutela delle aree ancora integre, il recupero e il restauro degli ambienti compromessi e la difesa del suolo. Alle zone agricole del PUP il PRG89 aggiunge quelle "di particolare tutela", che sono aree di riconosciuto valore ambientale, paesaggistico, dotate di particolari risorse naturali, ecc. Sempre con intenti di tutela, individua inoltre e disciplina non solo tutti gli immobili di interesse storico, artistico e documentario esistenti nel territorio comunale, ma addirittura l'intera "città consolidata" (con norme su isolati, strade, allineamenti dei fronti edilizi ecc.).

La Variante di assestamento del 1994 ha aggiornato la Carta di sintesi geologica (nuova area di controllo a Trento Nord che indica la zona di influenza degli impianti industriali esistenti, nuove aree di rispetto delle sorgenti) e integrato le Norme tecniche di attuazione in materia di criteri per la tutela paesaggistico ambientale.

1.3. Il sistema della mobilità

Secondo il PRG89 la libertà di spostamento non può essere affidata solo all'automobile, e coerentemente con questo presupposto le sue scelte in fatto di infrastrutture e servizi di trasporto sono riconducibili a due "sottosistemi": quello della mobilità alternativa e quello della viabilità.

Il sistema della mobilità alternativa si basa essenzialmente sulla proposta di una nuova modalità di trasporto ferroviario, locale e di tipo metropolitano, capace di avvalersi delle linee esistenti (potenziamento della Trento-Malé e della FS Valsugana, integrazione della linea FS del Brennero) e sul potenziamento dei trasporti pubblici su gomma, con

parcheggi di attestamento a nord di Gardolo, vicino a Lavis, in piazzale Sanseverino, presso lo scalo Filzi, sull'area Michelin e altrove.

Per la viabilità autostradale e quella principale il PRG89, oltre a confermare le indicazioni del PUP (salvo il casello autostradale Trento Sud), propone un nuovo tracciato della circonvallazione tra il Doss Trento e uno svincolo con ponte sull'Adige all'altezza di via Verdi, e la trasformazione di via Brennero e via Bolzano in corso urbano (il "Corso Nord"). Per il resto progetta vari interventi per il miglioramento complessivo della rete stradale locale esistente e una rete di nuovi percorsi ciclabili e pedonali. Le varianti successive apportano modeste modifiche a questo disegno, derivanti in genere da necessità emerse in sede di progettazione (per esempio per lo snodo della circonvallazione e il nuovo ponte in asse a via Verdi) ovvero quali interventi di assestamento della viabilità urbana e locale, sicché le novità importanti sono solo il casello autostradale Trento Sud come previsto dal PUP e un nuovo collegamento tra la circonvallazione e l'Ospedale (Variante del 1994).

1.4. Il sistema insediativo

Per garantire la qualità urbana in generale e dei servizi in particolare, il PRG89 punta a un tessuto urbano caratterizzato da una molteplicità di funzioni e mira a superare gradualmente la situazione attuale, con al centro la città consolidata e le sue immediate espansioni quali luoghi privilegiati delle funzioni e delle attrezzature di più alto livello, a nord quasi esclusivamente attività secondarie e terziarie, a sud quasi esclusivamente residenze, il tutto disimpegnato da un fascio infrastrutturale disarmonico e congestionato. I suoi obiettivi sono dunque la profonda modifica del sistema della mobilità di cui s'è detto e una ricollocazione delle funzioni generatrici di traffico per decongestionare il centro storico e la città consolidata, migliorare l'accessibilità ai servizi e alle attività produttive di livello superiore, riqualificare le recenti periferie, recuperare il tessuto edilizio e sociale dei sobborghi, conseguire un'organizzazione del territorio comunale più organica, equa ed equilibrata nei rapporti fra residenza, lavoro, servizi, attività culturali.

I principali criteri seguiti dal PRG89 allo scopo possono essere così riassunti:

- delimitazione delle aree parzialmente urbanizzate, sia nel capoluogo che nei sobborghi, per contenere la tendenza alla dispersione dell'edificato nel territorio;
- completamento e consolidamento dei tessuti edilizi esistenti, destinando le aree libere a edificazione, verde, servizi;
- completamento della viabilità interna e locale, con individuazione e valorizzazione degli spazi destinati alle relazioni e agli incontri (corsi, piazze, giardini);
- promozione dell'integrazione dei centri minori in sottosistemi dotati di buoni collegamenti interni, buoni servizi e adeguati luoghi centrali, anche se di non grandi dimensioni;
- integrazione del sistema culturale-ambientale con quello delle residenze, delle attività produttive e con quello dei servizi, in maniera da garantire la continuità del verde e la sua massima fruibilità.

Tra le scelte più significative che ne sono conseguite si segnalano in particolare:

- l'individuazione di un "sistema di luoghi centrali" (il Corso Nord, l'area Michelin, le zone C4 nei sobborghi);
- l'individuazione di un "sistema" di servizi di quartiere e di livello urbano-territoriale adeguatamente diffuso e agevolmente accessibile;
- il consolidamento del sistema insediativo esistente;

- la rinuncia a individuare insediamenti produttivi nei sobborghi collinari, soprattutto per motivi di salvaguardia e tutela del territorio⁹⁷.

La Variante del 1994 - tra l'altro - inserisce nuove aree destinate all'edilizia abitativa pubblica e agevolata (come risposta al forte fabbisogno di quegli anni) e nuovi insediamenti in via del Brennero e viale Verona, a Romagnano e a Canova, per consolidare i tessuti edificati esistenti, secondo uno degli intenti portanti del PRG89. Inoltre congela la destinazione industriale esistente dell'area Michelin in città, stralciando quella prevista per la rilocalizzazione dello stabilimento a Spini. Infine, modifica la destinazione delle aree ex industriali di Trento Nord (Carbochimica - Prada e Sloi) da zona per servizi pubblici a zona mista soggetta alla formazione di un programma integrato di riqualificazione urbanistica.

La Variante del 1997, oltre a modeste modifiche di alcune aree destinate ad attrezzature di interesse urbano e/o locale, individua nel sedime della Caserma Bresciani la futura area carceraria (in precedenza prevista a Spini di Gardolo) e come conseguenza colloca il futuro polo giudiziario negli spazi resi liberi dallo spostamento dell'attuale Carcere.

2. Lo stato di attuazione del PRG vigente: constatazioni e raccomandazioni

2.1. Alcuni dati generali di partenza: l'attività edilizia e la capacità edificatoria residua

Come mostra il quadro 1, circa un sesto del territorio comunale di Trento (cioè 2672 ettari su 15.800) è assegnato dal PRG vigente a insediamenti residenziali, produttivi e per servizi - comprese strade e ferrovie, ma escluso il verde pubblico - e per il 2,48% a verde pubblico, di protezione e di arredo (circa 400 ettari), mentre i quattro quinti restanti sono classificati come aree agricole (20,1% della superficie totale), boschi (50,6%), pascoli (3,3%) e suoli improduttivi (3,2%).

Le zone prevalentemente residenziali A, B e C del PRG occupano 967 ettari - cioè il 6,1% dell'intero territorio comunale equivalente ad un terzo dei 2672 ettari che il PRG vigente considera urbanizzati o urbanizzabili, dei quali 132 sono ancora liberi, disposti quasi tutti nelle zone dotate di effettive capacità edificatorie. In queste zone nel decennio 1987-1996 sono state rilasciate in media 95 concessioni all'anno per nuovi edifici residenziali (il 45% del totale delle concessioni) e per l'ampliamento di quelli esistenti (il 65%). In media si è trattato di poco più di 288.000 mc all'anno per una superficie residenziale utile di circa 44.400 mq, ai quali si devono aggiungere più di 30.000 mq di superfici accessorie esterne. Nelle altre zone e in generale nel campo dell'edilizia non residenziale, invece, sono stati prodotti poco più di 1.000.000 mc di edifici per lo più superiori ai 2000 mc ciascuno⁹⁸. Le destinazioni prevalenti sono quelle industriali, artigianali e soprattutto commerciali. In quest'ultimo comparto in comune di Trento si è realizzato ben l'80% di quanto costruito nel comprensorio e quasi il 45% del totale provinciale, mentre negli altri il capoluogo ha svolto un ruolo meno rilevante. In complesso - ed è importante notarlo - il 75% dell'attività edilizia del periodo ha investito i sobborghi e il 20% i distretti settentrionali del fondovalle, dati che individuano nettamente le zone più dinamiche e quelle dove la pressione insediativa è maggiore. La ripartizione delle concessioni edilizie per categoria e tipo di intervento è riportata nel quadro 2.

⁹⁷ La Variante del 1994 aveva indicato un'area produttiva vicino alla strada tra Povo e Villazzano, che però sarà stralciata in sede di esame da parte della Provincia.

⁹⁸ I dati disponibili sembrano sottostimare una produzione che nel decennio scorso ha investito pesantemente parti importanti della città, specialmente nei distretti settentrionali. La compresenza di destinazioni residenziali e non residenziali può avere facilitato tale sottostima.

Quadro 1**DESTINAZIONI DI ZONA DEL PRG VIGENTE**

	<i>ettari</i>	<i>%</i>
Agricolo	3.174,12	20,09
Pascolo	525,84	3,33
Bosco	7.999,21	50,62
Improduttivo	510,99	3,23
Fiume-laghi-biotopi	320,01	2,02
Aree sciabili	96,37	0,61
Aree estrattive	111,40	0,70
Strade	474,33	3,00
Ferrovie	140,43	0,89
Parcheggi	19,42	0,12
Verde pubblico (+f4)	392,62	2,48
Residenza (a+b+c+d7+h2)	1.216,64	7,70
Altri servizi	416,24	2,63
Produttivo	391,56	2,48
Altro	13,82	0,09
<i>Totale territorio comunale</i>	<i>15.803,00</i>	<i>100,00</i>

Quadro 2**CONCESSIONI EDILIZIE RILASCIATE NEL DECENNIO 1989-99**

<i>interventi</i>	<i>nuovi alloggi</i>	<i>nuovo volume (mc)</i>	<i>nuova superficie (mq)</i>
nuova edificazione residenziale	5.218	2.880.862	444.307
ristrutturazioni residenziali	841		55.694
edilizia non residenziale	9	1.074.932	

Fonte: servizio statistica PAT

Quanto alle potenzialità edificatorie residue del PRG vigente, escludendo le zone A (insediamenti storici), Acc (città consolidata) e B1 (zone sature), nelle altre zone prevalentemente residenziali le aree edificabili non ancora utilizzate sono il 24% di quelle previste, mentre il volume oggi edificabile - circa 5,5 milioni di mc - è ben il 40% di quello consentito (vedi quadro 3). La vistosa differenza deriva evidentemente dal fatto che non tutta la capacità edificatoria dei suoli è stata utilizzata, soprattutto nelle vecchie zone A del PRG68 con indice fondiario di 1,5 mc/mq e lotto minimo di 800 mq, sostituite perlopiù dalle zone B2 del PRG89 con indice di 2 mc/mq e lotto minimo di 500 mq, e dove si sono mantenute modalità insediative tipiche del passato con case dotate usualmente di estese pertinenze, in particolare nei sobborghi.

Quadro 3**VOLUMI E SUPERFICI RESIDENZIALI ESISTENTI E CAPACITA' RESIDUA DEL PRG VIGENTE**

	<i>previsione PRG</i>	<i>già edificato</i>	<i>% di utilizzo</i>	<i>Residuo</i>	<i>% residua</i>
Volumi (mc)	13.972.350	8.358.981	59,83	5.613.369	40,17
Superfici (ha)	552,72	421,02	76,17	131,70	20,83

I dettagli per le zone residenziali del PRG vigente sono riportati nel quadro 4. Va comunque osservato che già dall'indomani dell'approvazione del PRG89 la capacità edificatoria dei lotti è stata sfruttata molto più a fondo e che oggi si è arrivati al suo utilizzo integrale, come mostra una ricognizione svolta sulle concessioni edilizie rilasciate

a partire dal 1992. Se all'inizio si tendeva a utilizzare suoli ancora liberi, ultimamente si compiono sempre più spesso interventi di radicale sostituzione edilizia, in particolare dove la capacità edificatoria residua è consistente.

Quadro 4

SUPERFICIE DELLE ZONE RESIDENZIALI DI PRG

	<i>ettari</i>	<i>%</i>
A+B+C+D7+H2	1.216,64	100,00
Ais (insediamenti storici)	111,93	9,20
Acc (città consolidata)	39,32	3,23
B1 (edificate sature)	316,96	26,05
B2 (edificate di integrazione e completamento)	91,40	7,51
B3	138,79	11,41
B3a	106,56	8,76
B4	28,61	2,35
C1 (espansione in corso di attuazione)	20,78	1,71
C2 (espansione di nuovo impianto)	18,48	1,52
C2a	1,48	0,12
C3	22,11	1,82
C4 (miste per formazione luoghi centrali)	57,13	4,70
CPP (progr. Integr. via Brennero/via Maccani)	13,77	1,13
D7 (terziarie e direzionali)	53,61	4,41
H2 (verde privato)	195,71	16,09
<i>Totale</i>	<i>1.216,64</i>	<i>100,00</i>
Zone A	151,25	12,43
Zone B	682,32	56,08
Zone C	133,75	10,99
Zone D7	53,61	4,41
Zone H2	195,71	16,09
<i>Totale</i>	<i>1216,64</i>	<i>100</i>

2.2. Gli insediamenti storici e la città consolidata

Per gli insediamenti storici (zone A) e per la cosiddetta "città consolidata" (zone Acc) il PRG vigente svolge egregiamente il proprio compito di indirizzo e di gestione e i risultati sono apprezzabili in tutti gli insediamenti di questi tipi nel territorio comunale. Andranno eventualmente apportate alcune correzioni dovute a minimi errori materiali.

Un aggiornamento invece dovrebbe essere pensato riguardo agli edifici e ai complessi isolati di interesse storico, artistico e documentario (zone Aie), compiendo qualche approfondimento per estenderne l'elenco attuale.

2.3. Le zone edificate sature

Le 544 zone edificate "sature" (B1) disseminate dal PRG vigente nel territorio comunale per circa 317 ettari non hanno ulteriore capacità edificatoria e dunque le volumetrie esistenti non possono aumentare. L'indice fondiario medio generale è di 3,27 mc/mq, ma a seconda delle località le densità reali vanno da 13,10 a 0,27 mc/mq (valore molto inferiore ai 2,00 mc/mq contemplati dal PRG vigente nelle zone residenziali a più bassa densità, le B2). In particolare, le densità medie rilevate per parti omogenee della città e per singoli sobborghi mostrano che le zone B1 urbane e dei sobborghi di

fondovalle sono assai superiori a quelle dei sobborghi più marginali e collinari⁹⁹. In parte tale differenza è dovuta a una definizione di “zona conclusa” che ha badato più agli aspetti formali che a quelli quantitativi (si pensi alle tante lottizzazioni di case a schiera realizzate negli anni scorsi nelle aree collinari), ma di certo il PRG vigente ha percepito la saturazione edilizia di certi siti (per esempio quella delle aree B1 urbane) in modo assai diverso da quella di altri posti in contesti differenti (per esempio la saturazione delle zone B1 nei sobborghi), finendo col decretare per la città esistente un uso del territorio molto più intensivo che per le frazioni. Sotto questo profilo il meccanismo discriminatorio adottato dieci anni fa appare già di tipo adattivo, ma il futuro Piano dovrà comunque verificarlo alla luce dei risultati fin qui ottenuti.

2.4. Le zone edificate di integrazione e di completamento

Nelle altre aree edificate di integrazione e di completamento prevalentemente residenziali del PRG vigente (zone B) vigono parametri edificatori indifferenziati: che si tratti di un lotto a Gardolo, a Baselga del Bondone, a Povo o in Clarina, la densità, l'altezza, il lotto minimo fissati dal PRG vigente non cambiano.¹⁰⁰ Questa scelta ha distribuito in modo indistinto una considerevole capacità edificatoria (qui si sono collocati circa i due terzi dell'edificazione residenziale realizzata negli ultimi dieci anni), senza però coordinarla con altri meccanismi atti a renderla sensibile all'eterogeneità del sistema insediativo, non essendo previste forme di inquadramento pianificatorio esecutivo, né direttive urbanistiche o progettuali di alcun genere. I risultati sono stati spesso molto negativi, come mostra il caso emblematico delle recenti realizzazioni a Villamontagna o a Martignano, i difetti delle quali hanno fatto poi ritenere necessario l'introduzione della zona B3a in occasione della Variante di assestamento del '94, che ha sostituito la zona B3 in collina mantenendo lo stesso indice di 2,5 mc/mq, ma riducendo l'altezza massima da 12 a 10 m.

Ma alla luce degli interventi realizzati dal '92 a oggi anche questo genere di correttivi esclusivamente parametrici che mirano solo a limitare i danni, per quanto apportati proprio in funzione di una differenziazione delle regole edificatorie in rapporto ai diversi contesti locali, non ha sufficienti valenze progettuali, mentre le capacità edificatorie rimangono intrinsecamente eccessive. Il fatto è che uno sfruttamento molto sostenuto della densità consentita (non solo negli ultimi interventi) comporta necessariamente la realizzazione di edifici del tutto decontestualizzati e un uso delle pertinenze scoperte sempre più dedicato ad accessi, parcheggi e spazi di manovra, a scapito del verde privato, cioè dell'elemento che caratterizza anche gli insediamenti storici dei sobborghi, il quale diventa sempre più marginale, casuale e frammentato. Inoltre l'indice di densità fondiaria tende a essere considerato solo ai fini delle massime volumetrie realizzabili nel lotto (che talvolta riescono ad avere anche buone prestazioni architettoniche), invece che come un parametro di ottimizzazione dell'uso del territorio.

2.5. Le zone residenziali di espansione

Per le aree residenziali di espansione previste dal PRG vigente (zone C) valgono gli stessi ragionamenti. Qui l'edificazione è subordinata a piani di attuazione e quindi è più facile che ci sia un'ideale infrastrutturazione, e inoltre c'è un certo controllo preventivo sulla distribuzione dei volumi e la razionalizzazione degli accessi e dei parcheggi, il che porta a una migliore qualità degli spazi non edificati e delle pertinenze nei lotti. Troppo spesso, però, manca una buona contestualizzazione degli interventi, e in particolare

⁹⁹ Si va dai 5,83 mc/mq del centro di Trento ai 0,63 mc/mq di Tavernaro.

¹⁰⁰ Cambia solo la collocazione di alcuni tipi di zona piuttosto che altri: per esempio le zone B4 con indice fondiario di 3 mc/mq e altezza massima di 13,50 m sono previste solo nel fondovalle, mentre le zone B3 e come vedremo le B3a, con indice di 2,50 mc/mq, sono diffuse in tutto il territorio comunale

manca sempre una precisa esplicitazione degli indirizzi urbanistici generali ai quali i piani attuativi dovrebbero attenersi.

Alcune zone C4, poi, sono particolarmente critiche sotto diversi profili che in un modo o nell'altro hanno a che fare con le modalità di attuazione previste, le quali hanno dato luogo a gravi distorsioni: per esempio quelle disposte lungo il cosiddetto "Corso Nord" di via Brennero-via Bolzano e quelle in località Canova.

Comunque, per quanto l'attuazione del PRG vigente nelle zone C mostri una non precisa focalizzazione dei problemi o qualche andamento non coerente con le previsioni desunte dalle analisi di allora, la sua scelta di considerare centrale il tema della qualità urbana e del sistema insediativo - qualità in senso lato, che dunque comprende quella sia dei singoli edifici che degli spazi aperti - era e rimane fondamentale. Pertanto nelle attuali zone C, oltre ad affrontare e risolvere le questioni generali di natura ambientale, il futuro Piano dovrà introdurre elementi che favoriscano lo sviluppo della qualità prestazionale degli edifici e di conseguenza del comfort abitativo. Anche la qualità delle pertinenze non costruite contribuisce a quella complessiva del territorio: per esempio, l'elevato grado di impermeabilizzazione del suolo ha evidenti conseguenze in ordine allo smaltimento delle acque meteoriche e al surriscaldamento estivo: altrove è già regolato da norme urbanistiche quale uno dei parametri da considerare attentamente nella progettazione e nella esecuzione degli interventi e pure di questo, per non dire del risparmio energetico, bisognerà tenere conto nel futuro Piano.

2.6. Le zone destinate prevalentemente ad attività economiche

Il PRG vigente individua e regola ben 14 tipi differenti di aree e insediamenti destinati prevalentemente ad attività economiche (zone D). A parte le zone D1c (sedime della ex Michelin), D4 (laboratori di ricerca e per attività produttive a elevato contenuto di ricerca scientifica, previsti in località Stella di Man e mai realizzati), D7 (aree terziarie e direzionali), D8 (esercizi alberghieri), D9 (luoghi centrali in aree turistiche, l'unico dei quali - previsto alle Viotte - è stato stralciato dalla Variante del '97), tutte contemplano sostanzialmente la presenza di capannoni e dei loro complementi funzionali senza significative differenze formali e funzionali. Probabilmente una semplificazione normativa da parte del futuro Piano non porterebbe che benefici.

Le questioni aperte più importanti riguardano l'attualità di localizzazioni problematiche come a nord la realizzazione della zona industriale di Spini di Gardolo e a sud il modo di attuazione della zona produttiva di Ravina (vedi paragrafo 4.3.1). Una notazione a parte, ma da non trascurare, riguarda l'opportunità che anche le modalità dell'edificazione negli interventi produttivi estesi su ampie aree siano sempre subordinati a una pianificazione d'insieme di genere urbanistico e ambientale, come e forse ancor più che nel caso delle lottizzazioni residenziali, perché questo pare l'unico modo per assicurare il raggiungimento di un minimo di vera qualità insediativa.

2.7. Le zone per servizi

Sommando le aree vincolate dal PRG vigente per attrezzature pubbliche e di uso pubblico di interesse urbano (zone F) e quelle destinate ai servizi di quartiere (zone G) si hanno 71,61 mq per abitante "teorici", che si riducono a 51,56 mq per abitante se si considerano le aree dove effettivamente tali equipaggiamenti esistono e funzionano oppure sono in fase di realizzazione o di progettazione esecutiva. Si tratta di una dotazione comunque elevata, abbastanza soddisfacente anche rispetto ai singoli standard funzionali definiti dal DM 1444/68, che però dovrebbero essere ripensati o quantomeno aggiornati (la diminuzione dei bambini e l'invecchiamento della popolazione, per esempio, rendono obsoleto lo standard relativo all'istruzione di base, mentre bisogna rivedere i parametri relativi alla dotazione di servizi per la terza età). Il livello dove discutere questi temi è però quello delle normative provinciali.

L'unico vero problema riguarda le superfici per parcheggio, perché a fronte di uno standard richiesto di 2,5 mq/abitante il PRG vigente ne prevede solo 1,5 mentre le superfici effettivamente attrezzate allo scopo non raggiungono 1 mq/abitante (0,96). Effettivamente a Trento - come altrove - la maggior parte delle soste avviene ai bordi strada, che vanno computate come viabilità e non come zone per parcheggio. Questo è comunque un elemento di criticità perché gran parte dei problemi della mobilità cittadina, quali i rallentamenti dovuti alle auto in manovra per parcheggiare o l'impossibilità di trovare spazio fisico per un'adeguata rete di piste ciclabili, sono proprio dovuti alla abitudine-necessità di parcheggiare lungo strada.

Per il resto, quello che manca è una maggiore attenzione alla qualità dei siti assegnati alle diverse attrezzature e alla loro possibilità di fruizione, in particolare per quanto riguarda il verde pubblico, e alla effettiva percorribilità dell'attuazione di tali previsioni in tempi ragionevoli, dati il regime di imposizione fiscale sulle aree ricadenti nelle zone F e G, recentemente esteso anche al verde pubblico e alla viabilità, e i citati pronunciamenti della Corte Costituzionale che dichiarano indennizzabile la reiterazione dei vincoli orientati all'esproprio.

Il PRG prevede verde pubblico nelle grandi aree militari lungo l'Adige a sud di Trento, all'interno di certi tornanti della strada che sale al Bondone, in alcuni tratti di bosco a nord di Romagnano e di Cadine, al Cimirlo, dietro il Rifugio Campel sul Calisio, in zona Prammarquart sulla Marzola, in prossimità del Rifugio Maranza, ecc. A volte si tratta di boschi anche impervi, oppure di boschi uguali a quelli confinanti ma per così dire "attrezzati" (non sempre) con un focolare e qualche sedile. A volte come verde pubblico si sono in realtà realizzati parcheggi fiancheggiati da aree erbose con un paio di panchine.

Infine, per queste zone valgono alcuni dei ragionamenti effettuati su quelle residenziali. Anche in questo caso le previsioni vanno valutate in relazione ai diversi contesti locali, verificando di caso in caso i fabbisogni specifici e gli usi concreti del territorio, anche per ragioni di economia: per esempio, in molti sobborghi dove la campagna e i boschi si insinuano nell'edificato un percorso protetto di collegamento con tale aree verdi può valere di più di un'area vincolata a verde pubblico difficilmente raggiungibile, e certamente più di un giardino o di un parco destinati a rimanere sulla carta. E lo stesso vale per il fondovalle. Il futuro Piano dovrà infine ricordare che i collegamenti tra le diverse zone a parco esistenti assumono il valore di un moltiplicatore nella fruizione del verde e della sua stessa percezione.

2.8. Il verde privato vincolato

Nel PRG vigente ci sono ben 252 aree edificate vincolate perché di particolare interesse paesaggistico per la presenza di alberate, prati e di verde di qualità in generale (zone H2), con una superficie totale di più di 195,7 ettari e più di 1 milione di mc di edifici di vario genere. Con superfici di tutte le misure¹⁰¹, la densità fondiaria media è bassa (0,52 mc/mq)¹⁰². L'unica cosa da osservare è che in 17 zone H2 non esistono volumi edilizi e che qui, dove l'area a verde non è pertinenza di un edificio, si assiste spesso a un degrado della tenuta dei luoghi e di quelle coltivazioni che garantivano l'interesse paesaggistico da cui è disceso il vincolo, o per abbandono, o per cattiva manutenzione. Il futuro Piano dovrà riconsiderarle.

¹⁰¹ A fronte di una superficie media di 7766 mq, le grandezze variano dai 321 mq di Prà de la Fava a Candriai ai 115.402 mq di via dei Giardini a Trento.

¹⁰² Solo 44 aree superano la densità fondiaria di 1mc/mq, 9 aree i 2mc/mq, 4 aree i 3mc/mq, 3 aree i 4 mc/mq. Il valore massimo è quello di un'area in Bondone in località Norge, con 5,29 mc/mq.

2.9. Le aree agricole, i boschi e i suoli improduttivi

Le zone E coprono i quattro quinti del territorio comunale (60% di boschi/pascoli/suoli improduttivi, 20% di aree agricole). L'Amministrazione e la tutela del patrimonio boschivo spettano all'Azienda Forestale comunale che, attraverso continui interventi di manutenzione, lo valorizza sotto i diversi aspetti: economico, ambientale e per il tempo libero. In particolare sono le aree attrezzate per il tempo libero, pensate per controllare e regolamentare l'accesso alla montagna, quelle che rivestono una funzione urbanistica da chiarire più a fondo: infatti i boschi soffrono della pressione antropica dovuta alla vicinanza alla città, sia per il numero delle persone che frequentano abitualmente la montagna di Trento, sia per il traffico crescente sulle strade forestali.

Più complesso e problematico è il panorama delle zone agricole. Il PRG vigente distingue fra zone agricole di interesse primario E1, di interesse secondario E2 e di particolare tutela E3.

Quelle di interesse primario dimostrano una sostanziale coerenza fra scelte di piano e gestione degli interventi urbanistici ed edilizi ammessi. Invece va precisato meglio il ruolo delle zone agricole di interesse secondario e di particolare tutela, dove esistono spesso problematiche ambientali in contrasto con la subalternità con la quale vengono definite, che presuppone, almeno nella sua accezione terminologica, una tutela minore.

In questi ultimi anni si è assistito a numerosi e consistenti interventi di bonifica agraria finalizzati al recupero di aree agricole dismesse e incolte. Questa attività, di per se positiva, comporta naturalmente la riduzione di spazi tornati a bosco, con qualche problema di gestione e addirittura di definizione delle situazioni della fascia compresa fra le zone (incolti improduttivi, lotti agricoli abbandonati da lungo tempo, aree boscate "deboli") perché molto spesso la destinazione di zona dell'attuale piano non tiene conto di questa "precarietà" naturale e non permette l'esecuzione degli investimenti necessari a recuperare l'uso.

In generale le aree agricole, e in particolare quelle di fondovalle e quelle intercluse o ai bordi degli abitati, sono continuamente aggredite da attività economiche secondarie (in particolare depositi, di qualsiasi tipo); e pure questo fenomeno va meglio controllato e regolamentato.

Infine il territorio agricolo del comune di Trento è caratterizzato dalla presenza di molti edifici rurali che, grazie alle norme vigenti, sono stati oggetto in gran parte di recuperi, finalizzati principalmente a usi abitativi. L'interesse degli operatori in questo settore impone una verifica dei disposti vigenti per armonizzare il recupero del patrimonio edilizio esistente con valori ambientali presenti in queste zone sempre delicate.

2.10. Le Norme di attuazione

Il sistema dei parametri urbanistici ed edificatori del PRG vigente è ampiamente collaudato, ma potrebbe essere ripensato in funzione di un superamento del semplice controllo dimensionale e di una maggior attenzione agli aspetti qualitativi della progettazione edilizia. Per esempio potrebbe essere valutata l'introduzione del "mq/mq" quale parametro della densità fondiaria al fine di escludere dal calcolo volumetrico le parti comuni come i vani scala o le parti strutturali, oppure potrebbe essere ripensato il sistema di calcolo delle altezze definendolo per numero di piani anziché imporre una dimensione lineare.

Tali ragionamenti andranno sicuramente approfonditi e verificati, ma, anche alla luce delle nuove normative in materia, dovranno certamente considerare anche l'aspetto prestazionale sia delle parti costruite (per esempio le prestazioni termiche e altre riguardanti il comfort abitativo) che non costruite (per esempio circa il grado di permeabilità dei suoli non edificati e la dotazione di verde privato).

3. Le richieste di variante al PRG

3.1. Il quadro complessivo

Dalla approvazione della Variante 94 al 31 agosto 2001 il Comune ha ricevuto ben 665 richieste di modifica al PRG riconducibili alle categorie e ripartizioni territoriali riportate nei quadri 5 e 6. Si tratta dell'unico indizio quantitativo e posizionale dei fabbisogni insediativi dichiarati: un indizio allo stesso tempo importante ma non molto attendibile né significativo, vista l'estemporaneità del modo in cui esso si manifesta e l'incertezza che sussiste attorno al suo valore di testimonianza di un effettivo "disagio". L'argomento non è comunque secondario e il futuro Piano dovrà approfondirlo con molta attenzione.

Quadro 5

RICHIESTE DI MODIFICA AL PRG VIGENTE, PER TIPO

Richieste di nuove aree edificabili a uso prevalentemente residenziale	435
Richieste di modifica di zone A o B o C	61
Richieste riguardanti destinazioni d'uso per attività economiche	45
Richieste di classificazione in zona agricola	43
Richieste riguardanti la viabilità	21
Richieste varie	50
Richieste riguardanti servizi pubblici	5
Richieste riguardanti varianti normative	5

Quadro 6

RIPARTIZIONE PER CIRCOSCRIZIONE DELLE RICHIESTE DI MODIFICA AL PRG

a) Sobborghi

Circoscrizione n. 6 – Argentario	129
Circoscrizione n. 3 – Bondone	102
Circoscrizione n. 2 – Meano	73
Circoscrizione n. 1 – Gardolo	96
Circoscrizione n. 7 – Povo	54
Circoscrizione n. 9 – Villazzano	51
Circoscrizione n. 8 – Mattarello	31
Circoscrizione n. 5 – Ravina/Romagnano	28
Circoscrizione n. 4 – Sardagna	5

b) Circoscrizioni urbane

Circoscrizione n. 10 – Oltrefersina	39
Circoscrizione n. 12 – Centro Storico – Piedicastello	42
Circoscrizione n. 11 – S.Giuseppe – Santa Chiara	14

3.2. Richieste di aree residenziali

È la categoria che raccoglie il maggior numero di domande: 435, per la maggior parte collocate nei sobborghi, spesso in località mal servite, isolate, delicate, improbabili, rivelando la forte aspettativa dei proprietari creata dall'introduzione puntiforme di aree

edificabili riconducibile alla Variante del '94¹⁰³. Circa 300 riguardano zone che il PRG vigente classifica come agricole di interesse primario (molte delle quali, a loro volta, ricadono in zona agricola primaria del PUP), mentre altre ricadono in verde agricolo secondario, boschi o verde privato. Ben 88 richieste interessano aree destinate a servizi, un dato che non va trascurato visto che la maggior parte di questi suoli sono gravati da vincoli preordinati all'esproprio impressi già con il PRG del 1968. Non mancano le richieste di cambio di destinazione da zona "D", per lo più di tipo produttivo, a zona residenziale.

Delle 61 richieste di modifiche a zona classificate A o B o C, ben 32 riguardano il cambio di destinazione da zona saturata (B1) a zona di integrazione e completamento. Le restanti domande riguardano una diversa classificazione di edifici esistenti in zone C1, il cambio di classificazione da zona B2 o B3 a zona B1, il cambio di classificazione da Acc a B1. Vanno segnalate inoltre 5 richieste intese a rendere possibile l'intervento privato entro la zona C4 di Canova.

3.3. Richieste di aree per attività economiche

Il territorio maggiormente interessato da queste 45 domande è quello della circoscrizione di Gardolo, con richieste intese sia a classificare come zona produttiva aree attualmente indicate per lo più come zona agricola, sia di passaggio da zona produttiva soggetta a piano attuativo a zona produttiva a intervento diretto. Altre richieste di nuove aree produttive si registrano a Cadine, Campotrentino, Solteri, Vela, Povo, Trento Sud, Ravina e Mattarello e riguardano zone attualmente agricole, a bosco, improduttive, e destinate a servizi pubblici. Infine si segnalano alcune richieste che riguardano attività esistenti insediate in aree preordinate all'esproprio (a Piedicastello, in via Sanseverino), oppure aree a destinazione agricola (a Sopramonte, Vela, Ravina, Trento sud). Per quanto riguarda le attività ricettive, sono pervenute alcune richieste relative ad aree site a Vason, Sopramonte e Cognola.

3.4. Richieste riguardanti la viabilità o altro

In genere le richieste di modifica al PRG vigente in fatto di viabilità riguardano tracciati di interesse locale di cui si domanda lo stralcio, la rettifica o la riduzione della fascia di rispetto, al fine di rendere più agevole l'utilizzazione di lotti edificabili adiacenti.

Infine, fra i diversi temi affrontati da 50 richieste di genere per così dire "vario" quello più frequente riguarda aree vincolate come servizi pubblici o anche edificabili, per le quali nella sostanza si domanda una destinazione d'uso che non comporti l'obbligo del pagamento della ICI.

¹⁰³ Il versante collinare est, con 307 richieste, è quello maggiormente interessato dalle domande di nuove aree residenziali. Le richieste nella circoscrizione Argentario si concentrano soprattutto a Villamontagna-Tavernaro (30) e Montevaccino (20), ma interessano in misura più o meno omogenea tutte le altre località: Martignano, Cognola, Maderno, Zell, Moià, S. Donà, Laste e Piazzina., spesso in aree con accessibilità problematica e per la maggior parte in siti particolarmente delicati sotto il profilo paesaggistico-ambientale. La maggior parte delle richieste nella circoscrizione di Meano proviene da Vigo Meano e Gazzadina, e anche qui riguardano per lo più siti non idoneamente infrastrutturati e privi di continuità con il sistema insediativo esistente, come del resto nella circoscrizione di Povo, dove le richieste si concentrano nell'area compresa nell'ampia ansa della strada che sale da Spré verso Borino e in questo nucleo. Nella circoscrizione di Villazzano le richieste concernono aree sparse, in prevalenza con gravi problemi di accessibilità o meglio con una viabilità gravemente carente (stretta, priva di marciapiedi, di slarghi e spazi di relazione) e per metà poste in zone a rischio idrogeologico. Nella circoscrizione Bondone emerge il caso di Sopramonte, con 57 richieste distribuite tutt'intorno all'edificio attuale, con alcuni ambiti di maggiore densità (a nord della strada delle Pozze, al "Laon", a sud della nuova palestra comunale (dove è prevista l'area termale della Variante 1997).