

Comune
di
Trento

Verso il nuovo
**Piano
Urbanistico**

Documento programmatico
giugno 2000



Alla redazione del Documento Programmatico hanno partecipato:

Alberto MIONI
Renato BOCCHI
Bruno ZANON

con

Luisella CODOLO, Giuliano STELZER, Dario RENSI, Paolo CELVA, Cristina FERRAZZA, Paolo GARDINI, Maria Cristina MARTINELLI, Andrea MICHIELIN, Paolo MIORI e Olindo VIMERCATI del Servizio Urbanistica

e con gli apporti

del Servizio Programmazione, dell'Ufficio Sistemi e informatica distribuita sul territorio, dell'Ufficio Coordinamento progettazione e gestione verde, di Roberto ZANINI, Giovanni SEGATTA, Paolo PENASA, Monica MANICA, Massimo SIMONI, Danilo TRENTINI, Augusto FURLANI, Giacinto BAZZOLI, Clara CAMPESTRINI, Giorgio ANTONIACOMI, Claudio TISO e di Paolo ZANON e Marco TOMASI dell'Università di Trento.

Alle elaborazioni grafiche hanno collaborato anche Piotr Barbarewicz, Tobias Corrinth, Manuela Gatto, Paolo Livi, Emanuela Schir.

Indice

1. NATURA E SCOPO DEL DOCUMENTO PROGRAMMATICO
 - 1.1. Trento, dieci anni dopo: modificare il PRG o farne uno nuovo?
 - 1.2. Le ragioni del Documento
 - 1.3. Forme urbane e forme urbanistiche: le assunzioni di base del Documento
 - 1.4. Diagnosi e terapia: metodo, contenuti e struttura del Documento

2. UNA CITTA' IN TRASFORMAZIONE
 - 2.1. Le dinamiche urbane
 - 2.2. Le immagini della città
 - 2.2.1. *Modelli urbani che devono convivere*
 - 2.2.2. *Trento piccola capitale*
 - 2.2.3. *Trento città universitaria*
 - 2.2.4. *Trento città d'arte e di musei*
 - 2.2.5. *Trento città turistica*
 - 2.2.6. *Trento città con un'alta qualità della vita*
 - 2.2.7. *Trento città delle Alpi*
 - 2.3. Una città' che riflette su se stessa

3. IL PRG VIGENTE
 - 3.1. Conoscere per valutare: un po' di storia
 - 3.1.1. *Gli intenti originari di fondo e gli esiti ottenuti*
 - 3.1.2. *Il sistema culturale-ambientale*
 - 3.1.3. *Il sistema della mobilità*
 - 3.1.4. *Il sistema insediativo*
 - 3.2. Lo stato di attuazione del PRG vigente: constatazioni e raccomandazioni
 - 3.2.1. *Alcuni dati generali di partenza: l'attività edilizia e la capacità edificatoria residua*
 - 3.2.2. *Gli insediamenti storici e la città consolidata*
 - 3.2.3. *Le zone edificate sature*
 - 3.2.4. *Le zone edificate di integrazione e di completamento*
 - 3.2.5. *Le zone residenziali di espansione*
 - 3.2.6. *Le zone destinate prevalentemente ad attività economiche*
 - 3.2.7. *Le zone per servizi*
 - 3.2.8. *Il verde privato vincolato*
 - 3.2.9. *Le aree agricole, i boschi e i suoli improduttivi*
 - 3.2.10. *Le Norme di attuazione*
 - 3.3. Il PRUSST e il PRG
 - 3.4. Le richieste di variante al PRG
 - 3.4.1. *Il quadro complessivo*
 - 3.4.2. *Richieste di aree residenziali*
 - 3.4.3. *Richieste di aree per attività economiche*
 - 3.4.4. *Richieste riguardanti la viabilità o altro*

4. RESIDENZA, MOBILITA', CRITICITA' AMBIENTALI: LE QUESTIONI SUL TAPPETO
 - 4.1. Popolazione e abitazioni
 - 4.1.1. *Lo scenario demografico*
 - 4.1.2. *L'edilizia residenziale e in particolare quella pubblica*
 - 4.2. Mobilità, traffico e assetto urbano
 - 4.2.1. *Gli aspetti generali*
 - 4.2.2. *Lo scenario già delineato*
 - 4.2.3. *Il potenziamento del trasporto pubblico*
 - 4.3. Suoli, acque, aria: alcune criticità ambientali
 - 4.3.1. *La vulnerabilità ambientale: alcuni tipici ambiti a rischio*
 - 4.3.2. *Le emissioni gassose e la questione energetica*
 - 4.3.3. *Le cave e i siti per il trattamento dei rifiuti*
 - 4.3.4. *Altre questioni*
 - 4.4. Il verde urbano e le aree di pregio naturalistico
 - 4.4.1. *Il verde urbano*
 - 4.4.2. *Le aree di pregio naturalistico*

5. UN'AGENDA DI TEMI E PROBLEMI DELLA CITTA'

- 5.1. Un primo quadro delle questioni da affrontare
- 5.2. I distretti centrali
 - 5.2.1. *Il cuore della città*
 - 5.2.2. *Le aree ex ferroviarie a nord della Stazione*
 - 5.2.3. *L'Università*
 - 5.2.4. *L'Ospedale*
- 5.3. La fascia urbana lungo l'Adige
- 5.4. I distretti settentrionali
 - 5.4.1. *La zona dell'ex Scalo Filzi e il suo intorno*
 - 5.4.2. *L'asse di via Brennero-via Bolzano*
 - 5.4.3. *I sedimi industriali dismessi di "Trento Nord"*
 - 5.4.4. *La zona C4 di Canova*
- 5.4. I sobborghi
- 5.5. Il Bondone

6. VARIANTE E/O NUOVO PIANO?

7. LO SPIRITO E I CONTENUTI DEL NUOVO PIANO: MODELLI OPERATIVI E SPUNTI PROGETTUALI

- 7.1. Trento città di valle e di fiume
- 7.2. La città e le frazioni
- 7.3. Città storica e città consolidata
- 7.4. Le espansioni del dopoguerra e la nebulosa di collina
- 7.5. Dalla città compatta alla città arcipelago
- 7.6. La città dei flussi
- 7.7. Gli scenari della città futura
- 7.8. La strutturale urbanistica del sistema ambientale
- 7.9. Il sistema Fersina
- 7.10. Le frazioni e i sobborghi
- 7.11. La città fluviale
- 7.12. La "downtown" settentrionale

8. I MECCANISMI DEL NUOVO PIANO E LE SUE FORME OPERATIVE

- 8.1. Le ragioni e gli obiettivi di una nuova forma di Piano
 - 8.1.1. *Il Piano va modulato secondo le diverse caratteristiche dei luoghi e dei temi che affronta*
 - 8.1.2. *Il Piano va modulato secondo la rilevanza delle azioni proposte*
 - 8.1.3. *Il Piano va articolato in ordine alla natura strategica o tattica delle sue scelte*
 - 8.1.4. *Le scelte urbanistiche devono tener conto della vulnerabilità ambientale*
 - 8.1.5. *Le scelte urbanistiche devono considerare gli aspetti fondiari, finanziari e fiscali dell'attuazione del Piano*
- 8.2. Lo scenario strumentale proposto
 - 8.2.1. *Le premesse e gli spunti disponibili*
 - 8.2.2. *Lo schema operativo suggerito*
 - 8.2.3. *Il Piano di struttura generale*
 - 8.2.4. *I Piani di struttura di secondo livello (Piani-quadro)*
 - 8.2.5. *I Piani esecutivi strategici o speciali*
 - 8.2.6. *I Regolamenti urbanistici*
- 8.3. La nuova pianificazione comunale in quella provinciale
 - 8.3.1. *Spunti innovativi nel panorama nazionale*
 - 8.3.2. *Il rapporto tra quadro strumentale e legge provinciale e le possibili prospettive di riforma*

9. IL PERCORSO DEL PIANO

- 9.1. Verso il nuovo Piano
- 9.2. Approfondimenti da compiere
- 9.3. Interazioni con gli altri momenti di programmazione e con altri comparti dell'Amministrazione
- 9.4. Attivare le comunicazioni e coinvolgere la comunità
- 9.5. La "Casa della città"
- 9.6. Aspetti organizzativi
- 9.7. I primi passi del Piano: la Variante 2000
 - 9.7.1. *Inquadramento*
 - 9.7.2. *Le modifiche minute e quelle generali di salvaguardia*
 - 9.7.3. *Le modifiche per le zone produttive*
 - 9.7.4. *Il PQ per il trasporto pubblico di massa e le relative infrastrutture urbanistiche*
 - 9.7.5. *L'area ex Michelin: PQ della città fluviale e PES "Iniziativa Urbane"*

APPENDICE: NUOVE FORME DI PIANI URBANISTICI COMUNALI IN ITALIA (RASSEGNA SINTETICA)

- 1. Innovazioni regionali già operanti
- 2. Disegni allo studio

INDICE DELLE ILLUSTRAZIONI

ELENCO DEI DOCUMENTI CONSULTATI

1. NATURA E SCOPO DEL DOCUMENTO PROGRAMMATICO

1.1. *Trento dieci anni dopo: modificare il PRG o farne uno nuovo?*

Dall'entrata in vigore del PRG Vittorini, più di dieci anni fa, Trento è molto cambiata e ha assunto caratteri che sono significativamente diversi non solo da quelli esistenti a quei tempi, ma anche dai connotati prefigurati allora pensando all'ultimo scorcio del secolo.

Non c'è nulla di strano, naturalmente, perché la natura stessa di quel particolare genere di progetto che prende il nome di piano regolatore subordina sempre la realizzabilità delle sue previsioni a condizioni che in massima parte sono soltanto ipotetiche e la cui verifica è affidata allo svolgimento effettivo degli eventi successivi. Questi sono sempre troppo complessi per presumere che una municipalità possa indirizzarli esattamente nella direzione voluta e nel modo previsto, mediante un tale strumento di governo del territorio, parziale e intrinsecamente limitato a pochi aspetti della realtà urbana: in una parola, tanto elementare quanto insufficiente. Come dappertutto, anche a Trento è dunque successo che le trasformazioni avvenute - meglio sarebbe dire "mutazioni" - non siano state esattamente quelle prefigurate, sicché ora si registra una sorta di attrito tra il metabolismo della città "vera" esistente e quello "ipoteticamente" disciplinato dal PRG vigente in ordine agli assetti a suo tempo prefigurati. Attrito vuol dire che il PRG oggi funge quasi da freno, anziché da stimolo, e questo non va affatto bene: da qui l'esigenza di aggiornare, quantomeno, uno strumento non più all'altezza delle dinamiche e delle attese attuali e superato dall'insorgere di un numero crescente di problematiche nuove e in parte inaspettate - urbanistiche, ma non solo - le quali ormai urgono pressantemente.

Forse anche troppo pressantemente. Comunque, resta il fatto che questi problemi, vissuti spesso in modo emotivo e alquanto polemico, non possono essere compresi e tantomeno risolti - nella misura in cui può farlo un PRG - senza averli prima correlati razionalmente in un "sistema" unitario ascrivibile a una sorta di "domanda complessiva di cambiamento" della città, magari contraddittoria. Le diverse tematiche investite dal dibattito locale e le singole questioni sul tappeto vanno dunque sviluppate, interpretate, soppesate, valutate ed eventualmente integrate mirando a individuare le reciproche correlazioni, gli elementi di compatibilità, gli aspetti alternativi. E soprattutto vanno affrontate globalmente tenendo conto del ruolo che ogni singolo elemento svolge nel processo complessivo del divenire della città e delle tendenze evolutive con cui confrontarsi, affinché tali dinamiche - tradotte nel linguaggio urbanistico di un piano - assomiglino il più possibile a quelle cui aspirano i Trentini che guardano a un futuro non troppo lontano.

Se i primi passi da compiere - individuare nuove coordinate - possono dunque sembrare gli stessi richiesti da una "revisione" normale, per quanto profonda, del PRG vigente, è altrettanto vero che le circostanze richiedono qualche ulteriore riflessione e maggiore cautela. Come evitare, per esempio, che pure le previsioni ipotetiche del PRG revisionato finiscano presto con l'essere contraddette da eventi imprevisti o intrinsecamente non controllabili da parte dello strumento e dei suoi gestori, e che il sorgere di nuovi attriti e difficoltà torni a porre ostacoli ricorrenti al progresso della città, per rimuovere i quali occorran via via altre discussioni, verifiche, revisioni, tanto defaticanti quanto alla lunga mai risolutive? In altre parole, come far sì che il PRG sia in ogni momento, e allo stesso tempo, lungimirante e stabile nelle sue scelte basilari di lunga durata, e pure flessibile in quelle di carattere attuativo, le più condizionate dal divenire non solo della realtà locale, ma soprattutto da quella generale in cui Trento si colloca, alle diverse scale? Insomma, come integrare e far convivere una strategia urbanistica che appartiene alla città nel senso più lato, con la dialettica urbanistica ed edilizia dei diversi attori, pubblici e privati, che si muovono quotidianamente sulla scena

ciascuno con le proprie logiche, le proprie razionalità e i propri interessi, e con le tattiche delle amministrazioni via via in carica? Trascurando qui i passaggi intermedi, questioni del genere - come è noto - inducono tra l'altro a rimettere in discussione ancora una volta antiche questioni mai risolte definitivamente a livello di principio, come quelle della effettiva "esecutività" o cogenza di un piano che invece è giustamente "generale", della perequazione dei diritti edificatori garantiti o promessi, dello stesso concetto di equipaggiamento "pubblico" e di "pubblica utilità" cui si ispirano i PRG classici del genere che appunto vige a Trento e in tutto il resto della Provincia, regolati dalla legislazione urbanistica della autonomia. E così via.

Ma ancora: a quali criteri attenersi per quella valutazione dei problemi sul tappeto di cui s'è appena detto? Oggi stanno mutando non solo le prospettive e le attese circa le trasformazioni urbane necessarie - quelle sulle quali qualsiasi piano deve applicarsi per definizione - ma soprattutto i valori e gli scenari di riferimento con cui bisogna fare i conti, alcuni dei quali appaiono almeno in parte alternativi. E quali sono le modalità che possono consentire lo sviluppo armonioso e consonante di modelli urbani relativamente diversi e la loro integrazione organica entro quella nuova configurazione fisico-funzionale della città che il piano deve appunto ridisegnare come la più desiderabile - o la più condivisa - per il prossimo futuro? Probabilmente modalità "modulate" che possono implicare, per esempio, un piano che lavora su più tonalità e/o con tastiere diverse a seconda dei luoghi e dei temi che affronta: qua per progetti, altrove per regolamenti, in altri campi con disposizioni cogenti, in altri ancora con indicazioni vincolanti sì, ma solo a livello di indirizzo; ora dandosi scadenze precise, ora invece senza porsi termini di tempo.

Tutto ciò impone evidentemente di dare alla revisione del PRG vigente una profondità e una ampiezza decisamente rilevanti, mettendo in discussione anche la natura stessa dello strumento che ne uscirà. E porta a concludere che a Trento oggi, in realtà, serve non tanto una "variante" per quanto copiosa, ma un insieme di varianti di genere diverso o meglio un "nuovo sistema" di strumenti per il governo urbanistico della città, le cui caratteristiche anche soltanto tecniche vanno dunque indagate a fondo preliminarmente.

1.2. Le ragioni del Documento

Ma vediamo come si pone il Documento Programmatico di fronte alle esigenze che abbiamo appena tratteggiato. Come si sa, la Giunta si è impegnata a formare e adottare al più presto una Variante parziale del PRG vigente focalizzata principalmente sul recupero dell'area dismessa ex Michelin, il cui destino è già stato tracciato da un ordine del giorno votato dal precedente Consiglio comunale e per il quale si sta conducendo un concorso di idee, ma che di fatto è tuttora zonizzata come industriale. Di fronte a un gran numero di altre questioni aperte nello stesso distretto, di portata quasi analoga, si è però stabilito che tale Variante dovesse inquadrarsi in uno scenario assai più ampio di quello pur esteso considerato dal concorso ex Michelin, adombrando dunque correttamente l'ipotesi di una significativa revisione parziale dell'intero PRG vigente o quantomeno di parecchi dei suoi elementi portanti. Evidentemente le due prospettive - quella della Variante che qui chiameremo "2000" e quella della Variante generale, che qui chiameremo "nuovo sistema di piano" - hanno differenti contenuti e tempi diversi, brevi nel primo caso e assai meno brevi nel secondo, mentre una sequenza "razionale" richiederebbe di procedere prima con il ridisegno complessivo dello scenario e poi con la definizione di un suo dettaglio.

In questa circostanza lo scopo del Documento è di delineare la struttura e i contenuti basilari o portanti del nuovo sistema di pianificazione urbanistica comunale che si ritiene debba sostituire al più presto quello vigente; di sondare allo stesso tempo l'ampiezza e la natura delle modificazioni per così dire "distrettuali" o a vasto raggio di tale nuovo sistema, nelle quali va inquadrata la Variante 2000; e infine di fornire precisi criteri per la

progettazione della Variante 2000 stessa, la prima da mettere concretamente in cantiere. Il Documento è dunque uno strumento di indirizzi generali e preliminari: non fornisce delle disposizioni e dunque non ha alcuna efficacia operativa in termini di diritto urbanistico, ma anticipa succintamente delle indicazioni di varia natura che - fatte proprie dal Consiglio comunale - si vorrebbe acquistassero il ruolo di effettive "direttive" tecnico-politiche per la formazione sia della Variante 2000 come anticipazione del nuovo sistema di piano, sia di quest'ultimo come suo indispensabile corollario. Metaforicamente, pertanto, il Documento è una sorta di "sceneggiatura" con diversi gradi di dettaglio di una certa gamma di azioni e progetti urbanistici concatenati, destinati a maturare in momenti differenti.

1.3. Forme urbane e forme urbanistiche: le assunzioni di base del Documento

Per quanto riguarda i contenuti del nuovo sistema di piano e quindi della Variante 2000, il Documento considera naturalmente le indicazioni strategiche, strutturali e operative che devono essere fornite in fatto di infrastrutture, equipaggiamenti, modi d'uso degli immobili, tenuta dei luoghi ecc. In particolare, però, il Documento affronta una questione a suo modo nuova, quella della configurazione materiale della città, che oggi rischia di diventare banale e caotica avendo in gran parte perduto validi riferimenti simbolico-culturali e funzionali, con le sue matrici e con le sue determinanti territoriali, e della gestione della sua ricomposizione o ri-caratterizzazione, un tema sul quale il PRG vigente può fare assai poco. Nella convinzione che la qualità non solo prestazionale, ma pure formale dell'organizzazione morfologico-funzionale dello spazio urbano nelle sue diverse componenti, e quella del paesaggio non-urbano debbano prevalere nei contenuti della Variante 2000 e del nuovo sistema di piano tanto da diventare l'elemento determinante, il Documento sottolinea soprattutto le manifestazioni e/o i riflessi relativi a questi aspetti nei vari temi o problemi urbani che prende in esame.

Quanto invece alla natura e alla struttura del futuro piano e della Variante 2000, va subito detto che a Trento, come in tutto il resto d'Europa, i fenomeni che oggi caratterizzano la dinamica strutturale della città e del suo territorio e che evidenziano non poche strozzature e criticità nei processi urbani, insediativi e ambientali, fanno apparire inefficace l'apparato urbanistico tradizionale, consolidatosi per governare sia il metabolismo edilizio corrente sia le trasformazioni insediative ipotizzate mediante dispositivi rigidi, uniformi, onnicomprensivi come quello della zonizzazione e della regolamentazione esclusivamente quantitativa e vincolativa degli interventi "ammessi". Per questo - anche tenendo conto che il quadro che si prospetta non appare più quello meramente "espansivo" di un tempo, al quale imporre briglie o offrire sbocchi senza alternative, e che i limiti tra pubblica utilità e pubblica convenienza si fanno sempre più sfuggenti - la natura dei nuovi strumenti e il loro meccanismo dovranno essere in buona misura diversi da quelli attuali, il che impone al Documento di affrontare il problema di un'altra "forma", quella appunto tecnico-giuridica non della Variante 2000 - che avrà ancora la forma del PRG vigente, necessariamente - bensì del nuovo sistema di piano: problema che viene trattato tenendo conto delle forme di piano comunale che oggi sono contemplate dalla legislazione provinciale, ma nella convinzione che anche questa possa essere rivista.

Il Documento sceneggia dunque il sistema regolativo e previsionale urbanistico che dovrebbe permettere a Trento di conseguire i suoi obiettivi di lunga e di breve durata - cioè strategici e tattici - in particolare sotto questi due profili principali. E lo fa assumendo che tale approccio implichi un significativo avanzamento disciplinare, nella prospettiva di una sperimentazione capace di anticipare una svolta metodologico-concettuale di più larga portata nell'ambito provinciale.



1.4. Diagnosi e terapia: metodo, contenuti e struttura del Documento

Nel Documento l'ordine logico dato alla materia è quello canonico: diagnosi e terapia. La presenza di una situazione che in fatto di dibattito urbanistico appare senz'altro matura ha permesso di restringere allo stretto necessario sia le argomentazioni "tradizionali" di tipo diagnostico che quelle a sostegno della terapia proposta, e quindi di approfittare dei molti materiali già esistenti, raccolti e selezionati allo scopo, tra i quali quelli recentissimi prodotti in occasione del citato concorso ex Michelin, una opportunità straordinaria che non è stata perduta. Tale linea poco canonica, del resto, è stata imposta dalla scarsità del tempo disponibile e da quella delle forze impegnate nel lavoro di fronte all'ampiezza del compito e al suo intento innovativo. Ci ritorneremo.

Il Documento riflette ovviamente in primo luogo le posizioni del sindaco, dell'assessore all'urbanistica e della Giunta comunale. Ma naturalmente per il suo inquadramento per così dire tecnico-politico - relativamente cioè agli obiettivi di fondo della città, alla loro interpretazione e alla loro traduzione nel linguaggio dell'urbanistica (capitolo 2) - ci si è avvalsi di un buon numero di documenti dichiarativi e atti ufficiali di genere appunto politico e di valutazioni contenute in altri atti e documenti di carattere invece programmatico, gli uni e gli altri prodotti negli ultimissimi anni.

Sugli aspetti tecnico-urbanistici delle tematiche generali coinvolte nell'aggiornamento (o nel rifacimento) del PRG e sulle sopra accennate singole questioni urbanistiche emergenti, per risolvere le quali il PRG vigente richiede in genere degli emendamenti, le uniche analisi davvero "originali", le sole per ora possibili, sono state invece condotte sullo stato di attuazione del PRG vigente e le sue attuali criticità, e sulle circa 500 richieste di variante confluite in Comune dopo il 1994 (capitolo 3). Per il resto, invece, si sono utilizzati tutti i documenti, gli studi, le analisi e i progetti recenti disponibili, oltre ad aver consultato parecchi esperti che svolgono compiti istituzionali oppure hanno avuto e/o hanno incarichi municipali nei campi coinvolti dalle problematiche affrontate (capitoli 4 e 5).

La cerniera fra la prima e la seconda parte del Documento si pone nella risposta alla domanda se è meglio pensare a una semplice Variante o a un piano interamente nuovo (capitolo 6). Quanto alla natura, ai contenuti e in definitiva allo stile dello strumento che dovrà sostituire il PRG vigente, il Documento privilegia decisamente i due approcci strettamente correlati di cui s'è detto: quello progettuale, relativo alla prefigurazione del passaggio dal *pattern* insediativo attuale a quello desiderabile; e quello procedurale, riguardante la prefigurazione di nuovi "meccanismi" di formazione e attuazione dei nuovi strumenti. Nel primo caso da un lato si è cercato di decifrare le matrici della configurazione urbanistica di Trento, tanto nelle determinanti storiche e nelle costanti ambientali quanto nelle scelte compiute dagli atti pianificatori del passato; dall'altro si sono eseguiti dei veri e propri sondaggi progettuali per verificare le condizioni della futura trasformabilità della città e individuare gli indirizzi da assumere. Nel secondo ci si è appoggiati a una breve rassegna panoramica delle novità più significative emerse in Italia negli ultimissimi anni in fatto di pianificazione urbanistica comunale (e del suo inquadramento a scala superiore).

Le conclusioni del Documento, di carattere essenzialmente metodologico, sono riportate in tre insiemi di considerazioni e proposte. Muovendo dalle linee-guida progettuali complessive derivate dalla lettura formale della città e del suo contesto ambientale e infrastrutturale, di cui s'è detto sopra (capitolo 7), si passa per la proposta di un nuovo sistema di piano per il Comune di Trento, articolato nelle sue componenti strutturale di base, di inquadramento urbanistico preliminare a grande scala, di progettazione urbanistica operativa del nuovo e di gestione urbanistica dell'esistente (capitolo 8); per giungere infine a tratteggiare il percorso da seguire e alla Variante 2000 quale sua prima tappa (capitolo 9). Al Documento è poi unita una Appendice dedicata a

un panorama sintetico di quanto si sta muovendo in Italia in fatto di nuova strumentazione urbanistica comunale, utile come riferimento esemplificativo.

Sarà il voto del Consiglio comunale, se favorevole, a trasformare come s'è detto tali criteri e indirizzi tecnici in direttive politico-programmatiche più stringenti, da verificare tra l'altro pure a proposito di una proposta laterale ma importante: quella di un provvedimento tempestivo di salvaguardia. Naturalmente - anche per i limiti analitici dichiarati sopra - la formazione non tanto della Variante 2000, ma certamente del nuovo sistema di piano delineato dal Documento, richiederà parecchio lavoro di messa a fuoco delle problematiche in campo mediante indagini quantitative e qualitative e anche con della ricerca di tipo concettuale, se non proprio teorico.

La forma espositiva adottata rispecchia lo spirito di quanto detto sopra. Il Documento non è un rendiconto scientifico di ricerca, né un piano e neppure la sua bozza, e quindi rinuncia senz'altro a ogni ambizione di sistematicità ed esaustività, e si esprime piuttosto mediante una serie di sintetici *flash* sui temi più significativi per le problematiche trattate, sia per le parti di analisi che per quelle di proposta. Lo stile è quello di una raccolta strutturata di "schede" - descrittive, valutative, problematiche, critiche, propositive - che assumono di caso in caso la veste più appropriata, e che sono tenute insieme dal filo rosso che le attraversa tutte: la ricerca di uno scenario operativo praticabile e la sua delineazione di massima.

Questo è il risultato finale del lavoro compiuto, che si è svolto interamente presso il Servizio dell'Urbanistica del Comune di Trento dai primi del novembre 1999 a metà giugno del 2000.

2. UNA CITTA' IN TRASFORMAZIONE

2.1. *Le dinamiche urbane*

Nel corso degli ultimi anni Trento ha vissuto trasformazioni di grande intensità. In parte si è trattato di cambiamenti visibili, ben presenti a tutti, quali l'estensione delle aree edificate, la realizzazione di nuove attrezzature e nuove infrastrutture; in parte di cambiamenti che spesso sfuggono all'attenzione: spostamento delle attività rispetto alla collocazione tradizionale, modificazione del peso di alcune funzioni, modi nuovi di vivere la città da parte dei cittadini, trasformazione della configurazione sociale. L'azione pubblica, attraverso la pianificazione urbanistica e gli altri strumenti di intervento, influisce solo parzialmente su tali trasformazioni urbane, 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. Appare quindi di particolare importanza cercare di comprendere la natura e i caratteri del mutamento fornendo in particolare dei contributi interpretativi sulle relazioni tra l'assetto urbano (la città fisica) e le attività che vi si svolgono (la città vissuta), al fine di mettere a fuoco i punti critici e le difficoltà da affrontare entro una azione di piano.

Trento 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, dove trovano sede molteplici attività e che è dotato di attrezzature e infrastrutture di grande rilievo. I connotati di questa condizione possono essere brevemente rievocati attraverso i dati socio-economici disponibili, che indicano la vitalità del sistema produttivo locale e il ridotto tasso di disoccupazione, la formazione di aree caratterizzate da specializzazione produttiva – soprattutto l'agricoltura e il 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 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. Negli anni recenti il suo sistema economico si è trasformato 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. Le fabbriche in generale non sono più centri di attrazione di un numero elevato di lavoratori ed alcune, che costituivano una presenza tradizionale, sono state dismesse. Anche il commercio ha visto 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 o addirittura periferiche. Nelle aree centrali, invece, si sono collocate nuove funzioni, spesso di alta qualificazione, che non di rado attraggono addetti, utenti, visitatori, anche da lontano.

Accanto a questo si è assistito a una diffusione della residenza nei sobborghi e nei centri vicini, secondo un processo di suburbanizzazione abbastanza marcato. La frammentazione e la diffusione dei luoghi di produzione, il cambiamento dei ritmi del lavoro, la diversificazione delle relazioni tra le attività, i nuovi luoghi del commercio (ma anche del divertimento e dello svago) hanno comportato (e sono state favorite da) modalità di accesso e di trasporto individuali: l'automobile, il trasporto merci leggero.

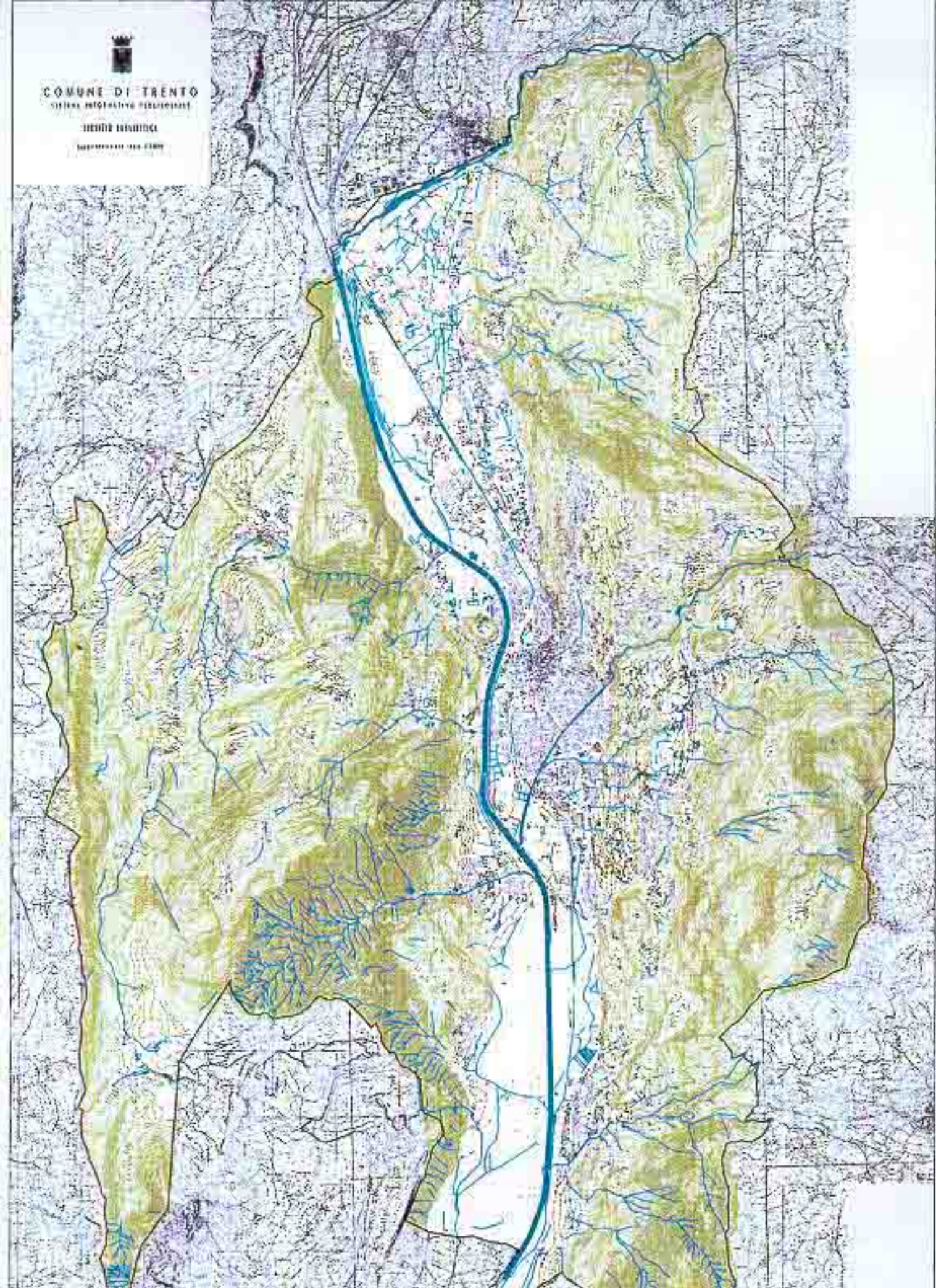


COMUNE DI TRENTO

SETTEMILA ANTOLOGIA PUBBLICAZIONI

ISTITUTO IGIENISTICO

Supplemento 1992-1999



2. GEOMORFOLOGIA DEL TERRITORIO DI TRENTO. I caratteri orografici salienti che connotano il territorio comunale e ne caratterizzano il sistema insediativo.

Come conseguenza si è assistito a un forte incremento dei flussi di traffico e alla spinta all'espansione dell'edificato, anche in presenza di 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 l'auto privata. La città vive quindi di flussi periodici di pendolari e di *city users*, offrendo loro posti di lavoro, servizi, opportunità crescenti.

Le modificazioni urbanistiche più vistose riguardano la crescita fisica della città rispetto a pochi decenni fa. La collina appare fittamente edificata attorno ai nuclei dei vecchi paesi, orgogliosi della propria identità di comunità autonome ma sempre più segnati dalle espansioni residenziali che attivano flussi pendolari consistenti con il fondovalle. Il privilegio della posizione collinare e dello sguardo sul paesaggio si confronta con l'onere degli spostamenti e con urbanizzazioni non sempre rispettose dei siti. A nord di Trento l'edificazione è avvenuta in modo massiccio e ha congiunto la città a Gardolo e Lavis, lasciando pochi spazi vuoti la cui destinazione agricola appare sempre più precaria. Questa espansione è quella che assume i connotati più problematici, da un lato perché appare la più densa di attività 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 una città per parti – a volte omogenee, molto più spesso incoerenti – dove la residenza si mescola con spazi produttivi, commerciali, terziari, con attività di deposito e con aree in attesa di occasioni di valorizzazione. L'edificazione nel fondovalle si è estesa anche sud, lasciando tuttavia un prezioso spazio agricolo di delimitazione a nord di Mattarello e a contorno di Ravina e Romagnano, sobborghi anch'essi cresciuti fino ad assumere le proporzioni di vasti quartieri urbani.

Con questa condizione – tipica delle espansioni di molti centri urbani italiani – si deve misurare l'urbanistica trentina oggi. L'organizzazione dello spazio passa per il governo di una città che cresce anche in presenza di un modesto incremento di popolazione, richiedendo il superamento di schemi urbani ed edilizi tradizionali che appaiono poco utili, stanti le nuove modalità di collocazione delle attività, il ruolo portante della mobilità privata, le difficoltà nel dare un senso compiuto a spazi pubblici improvvisamente dilatati. Basta pensare all'espansione a nord (il vero tema delle "periferie" posto dal Programma di sviluppo): quale senso dare a strade che non sono mai percorse a piedi? Quali relazioni stabilire tra spazi vissuti solo con la mediazione dell'automobile? Quali rapporti istituire tra attività poste casualmente una accanto all'altra e rivolte a soggetti diversi?

Altre trasformazioni recenti, meno apprezzabili a un primo sguardo, configurano Trento come una città con un ruolo urbano rafforzato, capoluogo di una provincia molto distante dalle condizioni precarie affrontate dai primi documenti di pianificazione a scala provinciale (il Piano urbanistico provinciale del 1968) e comunale (il Piano regolatore dello stesso anno). Trento è sede di una amministrazione provinciale ricca di competenze e di risorse e ospita diversi momenti amministrativi importanti, offre numerose occasioni culturali, di formazione, un commercio qualificato e servizi innovativi. Trento si è consolidata inoltre come città universitaria e della ricerca, con un Ateneo che ha un peso importante nel contesto locale e che ha forti relazioni con l'esterno. E ancora, la città ha visto lo sviluppo di un sistema museale qualificato, che attende scelte definitive su alcune sedi e che sollecita una connessione "a rete" dei diversi luoghi espositivi e tra questi e il sistema urbano. A questa offerta e a quella delle vallate della provincia si connette la crescita del ruolo del turismo, che si profila di buon livello ed esteso su una stagione piuttosto lunga.

Tutto questo può essere sintetizzato in alcune immagini che non solo descrivono le condizioni attuali ma che indicano prospettive da perseguire, suggerendo la ricchezza

delle potenzialità e richiamando alla piena comprensione dei compiti conseguenti di organizzazione urbana.

2.2. Le immagini della città

2.2.1 Modelli urbani che devono convivere

Alcune immagini che sintetizzano i caratteri ed enfatizzano le prospettive di Trento sono già consolidate, altre sono state proposte per suggerire le alternative che si stanno profilando. Recentemente, per esempio, sono state messe a confronto da un lato la “città lenta” (una “ipotesi trentina” di città verde, d’arte, turistica, commerciale, ma anche dei ritmi familiari) e dall’altro la “città veloce” (dell’innovazione scientifico-tecnologica, dell’industria e dei servizi avanzati), individuando sinteticamente e con efficacia le opzioni che ci troviamo davanti e che delineano due modi – che non appaiono peraltro esclusivi – di vivere e di pensare la città¹. Altre rappresentazioni possono essere proposte all’interno del processo di progettazione del futuro Piano al fine di costruire una “prospettiva condivisa” dell’assetto urbano che il PRG deve tradurre – per quanto di sua competenza – entro un disegno fisico e normativo.

L’uso di tali immagini vuole richiamare, in genere, dei modelli urbani, sia formali che organizzativi, di riferimento. Questi modelli non sono necessariamente alternativi (la città turistica può convivere con quella della scienza) ma sollecitano l’attivazione di interazioni e la soluzione di specifici problemi (dotazioni, attrezzature, ecc.). Ciascun modello richiede peraltro la verifica di quanto sia disposta la comunità a “scommettere” su tale prospettiva (sono queste le priorità? chi investe? chi gestisce? ecc.) e impone la valutazione dell’impatto prodotto sulla configurazione della città. Nel complesso le immagini emergenti delineano una città con una identità forte, anche se in evoluzione, che sa rinnovarsi entro un quadro di continuità. Viene prospettato in particolare un futuro segnato da importanti trasformazioni sociali ed economiche, che solo in parte, tuttavia, richiederanno la riorganizzazione degli spazi urbani ed edilizi già esistenti. La pianificazione dovrà provvedere non solo a registrare puntualmente tali novità, quanto a cogliere il senso vero delle prospettive delineate (la “visione d’insieme”), assicurando che i mutamenti possano avere luogo entro un disegno urbano coerente.

Molte delle prospettive proposte per Trento richiedono tuttavia opere o decisioni che appaiono ancora da collocare fisicamente, rendendo molto labile il quadro urbano futuro. Il Documento Programmatico dovrà quindi proporre alcuni “quadri di coerenza” per consentire di mettere a fuoco le problematiche e di sostenere il percorso prescelto. Per esempio, per dare consistenza alla immagine della “città turistica”, è necessario garantire una buona accessibilità (secondo diverse modalità) e la disponibilità di percorsi chiari e di soste sicure, di luoghi di accoglienza, di occasioni culturali e di svago, di opportunità di acquisti, ecc. Una tale filiera (da precisare, ovviamente) deve essere ben strutturata, pena lo scadimento dell’immagine e della funzionalità del modello proposto. Al piano urbanistico spetterà di intervenire solo su una parte del sistema stesso, definendo talune scelte puntuali e tracciando un quadro entro il quale dare spazio alle scelte.

2.2.2. Trento piccola capitale

L’esigenza di consolidare Trento come piccola capitale di un territorio dinamico, la cui periferia deve svilupparsi attorno a un “centro”, è stata messa in evidenza sin dal primo Piano urbanistico provinciale ed è stata successivamente confermata dal Pup del 1987 e da molti altri atti programmatici.

¹ Comune di Trento, Servizio di Sviluppo Economico, “Due idee di città per il futuro”, 1999.

Cosa significa questa prospettiva ora, in una fase di sviluppo diffuso e di dislocazione generalizzata delle attività e della popolazione? Non si tratta certamente di perseguire una impossibile ricentralizzazione, ma di comprendere come possa essere giocato a pieno un ruolo nodale all'interno di un sistema "a rete".

I problemi sono in realtà più complessi di quanto non si colga a un primo sguardo. Le relazioni territoriali comportano, nonostante lo sviluppo dei sistemi telematici, flussi crescenti di mobilità. Un riaffermato ruolo di centralità non deve essere tuttavia confuso con una funzione di nodo di traffico: il potenziamento del sistema viario rischia di far convergere verso Trento una domanda che invece va soddisfatta altrove. L'accesso ai servizi e alle funzioni centrali deve avvenire in modo non casuale, entro un sistema integrato che offra opportunità differenziate (i vari centri provinciali debbono giocare, in questo, un ruolo preciso) e che garantisca la presenza di livelli di eccellenza. Il bacino gravitante attorno a Trento, relativamente ampio nel contesto provinciale, offre garanzie per il soddisfacimento di tale esigenza.

La centralità, inoltre, non deve essere misurata sulla base della concentrazione di pubblica amministrazione, ma sull'offerta complessiva: formazione superiore, servizi alle imprese, ricerca di base e applicata, opportunità culturali e museali, turismo d'arte, varietà e qualità del commercio, attività economiche e finanziarie, ecc. Come favorire la crescita di simili attività? I limiti della pianificazione urbanistica, nell'attrarre tali funzioni, sono ben noti. Non basta riservare aree con destinazioni definite per conseguire i risultati voluti ed è quindi necessario operare in modo integrato per creare quell'"effetto città" che da sempre si misura e si qualifica con la presenza di molteplici attività di pregio offerte a un territorio vasto. Garantire la qualità urbana, tutelare l'ambiente, migliorare l'accessibilità secondo modalità differenziate, perseguire l'integrazione tra le funzioni, sono alcune delle azioni che incrementano la qualità della vita per la popolazione stabile e che, contemporaneamente, favoriscono l'attrazione e la permanenza delle attività di pregio e degli addetti che in esse operano.

Naturalmente alcune scelte progettuali potranno essere decisive nell'affermare il ruolo di Trento nel quadro provinciale e nel territorio più esteso. La partita si gioca, in particolare, sull'insieme di aree in via di trasformazione a ridosso del centro, lungo l'Adige, in corrispondenza delle caserme, e nei distretti urbani o semiurbani settentrionali. La definizione di un nuovo sistema urbano di alta qualità, qualificato sotto il profilo ambientale, ben connesso al sistema dei trasporti, che lasci spazio a edifici di elevata immagine architettonica può essere decisivo per il consolidamento della piccola grande Trento.

2.2.3. *Trento città universitaria*

Un'immagine in via di rafforzamento è quella di Trento città universitaria e della ricerca. L'affermazione del ruolo dell'Ateneo è tutto sommato recente, da quando le dimensioni assunte in termini di numero di studenti, di personale nonché di spesa complessiva configurano l'Università come un momento culturale ma anche sociale ed economico rilevante. Questo produce attese e dinamiche che vanno considerate con attenzione, sia per cogliere la giusta dimensione dei processi in atto (l'Università sembra in via di assestamento, dopo la fase di crescita) 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, 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 stimulate. I modelli cui riferirsi sono diversi, ma si deve tenere presente sia la tradizione delle sedi

universitarie italiane – bene integrate nello spazio urbano – sia le esigenze mutevoli di spazi e di luoghi che un'attività fortemente innovativa presenta.

2.2.4. *Trento città d'arte e dei musei*

Il rafforzamento di alcune sedi museali e il successo di alcune iniziative espositive hanno contribuito, negli anni recenti, a delineare una immagine inedita di Trento: città d'arte e dei musei². Non si tratta certo di una forzatura, ma dell'esito di iniziative ben costruite che hanno saputo mettere in relazione nuove operazioni con presenze tradizionali entro un quadro urbano rinnovato. A questo si sono connessi flussi apprezzabili di turisti d'arte, di visitatori che affluiscono dai centri turistici della provincia o che sostano nel viaggio verso mete poste più a sud o più a nord.

Il rafforzamento di questa prospettiva richiede la definizione di un sistema a rete che metta in relazione le diverse sedi museali cittadine entro percorsi che si integrino con lo spazio urbano, evitando il semplice accesso dei visitatori al singolo luogo espositivo. La collocazione di alcune nuove sedi e la realizzazione di opere poste a stretto contatto con luoghi monumentali (il parcheggio in piazza Mostra, per esempio) devono avvenire entro questo quadro di integrazione. Analogamente, le operazioni nell'area ex Michelin e in quelle adiacenti devono ruotare attorno alla valorizzazione del Palazzo delle Albere, anche attraverso la collocazione di nuovi spazi espositivi che con esso si integrino. Anche il Doss Trento, spazio ambientale di grande pregio e luogo di memorie civiche, va integrato entro il circuito storico-artistico.

2.2.5. *Trento città turistica*

In sintonia con l'immagine di Trento città d'arte e dei musei si è consolidata quella di Trento turistica. Senza dubbio tra i fattori di attrazione più rilevanti si pone la presenza di musei ed esposizioni, ma altre motivazioni hanno spinto negli ultimi anni all'incremento dei visitatori: in primo luogo la crescita delle attività culturali ed accademiche, che attraggono visitatori in occasione di convegni, seminari, momenti di studio, quindi la presenza di attività economiche che comportano flussi continui di presenze di operatori e, infine, l'integrazione con il territorio turistico della provincia attraverso l'offerta di occasioni commerciali, culturali e di svago.

Naturalmente la crescita del turismo ha coinciso con azioni di promozione che si sono integrate con iniziative rivolte a rafforzare l'immagine della città, quali le Feste Vigiliane e il recupero del folklore locale, il Filmfestival della Montagna, le fiere periodiche e altre occasioni ancora.

Sotto un diverso profilo, la città turistica di oggi si presenta peraltro ribaltata, come poli di attrazione, rispetto alle prospettive di alcuni decenni fa, quando si puntava sulla valorizzazione del Bondone o del passo del Cimirlo. Una riflessione sulle relazioni tra la città e la sua montagna deve naturalmente essere svolta con attenzione, ma i loro destini sembrano – dal punto di vista turistico – indipendenti.

In questo quadro in evoluzione va verificata l'esigenza di rafforzare la capacità ricettiva (le aree di trasformazione attorno al centro sembrano quelle privilegiate per la collocazione di tali attività) e vanno ben studiate le modalità di accesso, superando le difficoltà che il turista che intende sostare a Trento trova oggi nel parcheggio, nel reperire informazioni e nell'usufruire dei servizi.

² Comune di Trento, "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.

2.2.6. Trento città con una alta qualità della vita

Un'immagine che viene prospettata in molte occasioni e che viene perseguita attraverso numerose iniziative dell'amministrazione, è quella di città con una elevata qualità della vita. Di cosa si tratta? Di una quantità di fattori e di esigenze che solo in parte riguardano la configurazione dello spazio urbano, ma che assegnano senza dubbio dei compiti anche a chi si occupa di questo.

Nel tema della qualità della vita si sommano aspetti sociali (Trento città solidale), ambientali e sanitari (Trento città sostenibile, Trento città sana), di sicurezza (Trento città sicura), di attenzione verso soggetti sensibili (Trento città dei bambini e delle bambine) che trovano connessioni con l'esigenza di garantire l'attrattività per funzioni di pregio (Trento città competitiva). Nel quadro delle città italiane Trento si colloca a un livello medio-alto di qualità della vita. Le periodiche rilevazioni svolte, che prendono in considerazione fattori diversi, la collocano sempre nella parte alta della graduatoria delle città italiane³, ma questo non toglie che si debbano ricercare dei miglioramenti e che ogni azione sullo spazio fisico debba tenere nella dovuta considerazione la qualità della vita dei cittadini.

Quanto ai problemi di tipo sociale, solo parzialmente essi presentano risvolti urbanistici; ma la nuova configurazione della comunità trentina in ragione dei caratteri demografici (invecchiamento della popolazione, un terzo delle famiglie composto da una sola persona) e della presenza crescente di popolazione di cultura diversa, assieme alla cresciuta sensibilità nei confronti dei temi del benessere personale e della qualità sociale della vita, sollecitano una riflessione. In particolare, quale ruolo può giocare lo spazio urbano per le persone che vivono da sole, per gli anziani con ridotta mobilità, per le donne che esigono sicurezza? Quali sono gli spazi che favoriscono l'incontro (e se possibile) l'integrazione di culture differenti, che agevolano i nuovi abitanti a divenire cittadini? E ancora, come favorire comportamenti che favoriscono la qualità urbana, per esempio l'uso del trasporto pubblico?

Questi temi si incrociano naturalmente con le considerazioni sulla qualità ambientale. Non si tratta solo della presenza del verde – che pure va incrementato e integrato con i percorsi e i luoghi della vita quotidiana – ma del contenimento delle emissioni (da traffico, in primo luogo), del controllo del rumore, di una partecipazione consapevole e responsabile della comunità alla gestione del "metabolismo urbano": contenimento del traffico, uso accorto delle risorse, smaltimento dei rifiuti, ecc. Anche qui, i compiti di organizzazione dello spazio urbano appaiono rilevanti e gli esiti possono essere di grande interesse. Le azioni sul piano devono naturalmente integrarsi con le iniziative in atto dell'amministrazione. Trento, in particolare, ha aderito alla "Carta di Aalborg", impegnandosi a un processo di ricerca dello sviluppo sostenibile ("Agenda 21 locale")⁴.

Per quanto riguarda la sicurezza, molte delle indicazioni che emergono dalle esperienze fin qui condotte inducono al ripensamento dell'organizzazione di molti spazi urbani e privati, limitando in qualche caso le libertà progettuali. Certamente va operata una riflessione sul sistema viario in relazione agli utenti deboli, quali i pedoni ed in

³ Per esempio, la recente rilevazione Ambiente Italia ("Ecosistema urbano 2000") la pone al 13° posto quanto a livello di sostenibilità.

⁴ 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. Nella Dichiarazione di principio si rileva la responsabilità dei centri urbani di dimensioni medie e grandi nel degrado ambientale. Il documento dichiara che "le città sono l'elemento fondamentale delle società e degli stati e sono i centri in cui si sono sviluppati l'industria, l'artigianato, il commercio, l'istruzione e l'amministrazione". Rileva inoltre "l'impossibilità di giungere a un modello di vita sostenibile in assenza di collettività locali che si ispirino ai principi di sostenibilità". Si rileva inoltre che 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". Quanto agli strumenti per perseguire lo sviluppo sostenibile, si citano 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". Tale iniziativa va sostenuta attivamente dall'Unione Europea.

particolare i bambini e gli anziani, e va migliorata la configurazione degli spazi aperti considerando le modalità reali del loro utilizzo (i parchi, i luoghi pubblici, le autorimesse sono indicati tra i luoghi che più incutono insicurezza). Anche per quanto riguarda questo campo, l'amministrazione ha attivato un progetto che si connette a una rete di collaborazione europea.

I compiti che si profilano relativamente alla qualità della vita sono quindi di grande impegno e richiedono una sapiente interazione con i diversi soggetti sociali, che soli possono indicare il senso vero degli spazi che effettivamente misurano la qualità della vita. Appare ancora prematuro delineare delle forme urbanistiche di intervento, ma sicuramente va aperta una finestra su una condizione che può sembrare marginale, se raffrontata alle condizioni delle metropoli, ma che appare molto sentita e che, come tale, genera degli effetti (i timori, le paure) che influiscono sulle condizioni di vita della popolazione. Anche su questo il progetto del futuro Piano dovrà cogliere spunti progettuali di interesse.

2.2.7. Trento città delle Alpi

Altre immagini ancora suggeriscono prospettive ed impegni ulteriori. Tra tutte va ricordata quella di Trento città delle Alpi, che rievoca l'impegno dell'amministrazione entro la 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 di collegamento tra nord Europa e 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.

2.3. Una città che riflette su se stessa

La capacità e la volontà di Trento di riflettere su se stessa sono ben testimoniate da numerosi documenti che hanno indagato i temi dell'assetto fisico e dei modi di vivere gli spazi da parte della comunità locale. Si tratta di segnali importanti della 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. La lettura di questi documenti, frutto spesso di progetti dell'amministrazione presentati in occasioni di dibattito pubblico e che riflettono i contributi raccolti in questi momenti, segnala come vi siano dei temi ricorrenti, che maturano nel corso del tempo o che vengono presentati secondo approcci differenti o all'interno di proposte progettuali diverse. Il processo di revisione del PRG deve collocarsi entro questo dibattito e fornire spunti di riflessione in forma di ipotesi progettuali. Molte delle riflessioni in corso sono inoltre collocate entro reti di coordinamento tra enti locali, che testimoniano della capacità di collaborazione della amministrazione e che consentono di far maturare le riflessioni a un livello elevato e impiegando elaborazioni e indicazioni aggiornate.

Quali sono i temi che emergono? Rileggendo i testi diffusi negli ultimi anni si ritrova gran parte delle tematiche che formano le diverse immagini della città appena citate. Ma non solo: altri percorsi di riflessione e azione sono stati avviati, che però solo parzialmente presentano relazioni puntuali con l'assetto fisico. Nel complesso, questi documenti contribuiscono a mettere a fuoco la condizione attuale della città e a leggere in trasparenza i temi dell'assetto urbano. Alcuni assumono peraltro un particolare rilievo politico-amministrativo. Si segnala, per esempio, il "Programma di sviluppo socio-economico del Comune di Trento", che traccia un quadro delle problematiche di maggiore rilievo proponendo degli indirizzi politico-operativi e che periodicamente viene aggiornato.

Negli anni recenti il Programma è stato l'occasione per delle riflessioni organizzate nella forma di "Forum", sollecitando la partecipazione di soggetti pubblici e privati.

Il testo del 1997 individua, tra gli ambiti di intervento, alcuni progetti che assumono rilievo urbanistico e che vengono confermati, precisati ed estesi nell'aggiornamento del 1999, chiarendo, tra l'altro, che si tratta di compiti per la revisione del PRG⁵. Si tratta delle aree di Trento Nord, del rapporto tra il fiume e la città, delle vecchie e nuove periferie, del sistema dei parchi e dei percorsi ciclabili, della riconversione delle aree militari, delle infrastrutture ferroviarie, dell'adeguamento della rete viaria, delle grandi funzioni urbane, del polo ospedaliero, dell'edilizia giudiziaria e del Carcere.

Più precisamente, nell'aggiornamento del 1999 si chiarisce che "il nuovo strumento urbanistico dovrà delineare degli indirizzi dell'Amministrazione in merito agli obiettivi di: progettare un progressivo riutilizzo a fini civili (residenziali e a servizi) delle aree oggi occupate dagli insediamenti militari); perseguire, nel lungo periodo, la realizzazione di un nuovo polo ospedaliero; favorire la razionalizzazione degli uffici giudiziari..."

Si sottolinea inoltre la necessità di perseguire una maggiore qualità nella realizzazione delle costruzioni edilizie. Vengono confermati gli impegni nei confronti di Trento nord, pur registrando un rallentamento del processo espansivo della città. Si conferma infine la delibera del Consiglio comunale relativamente alle indicazioni per il riuso dell'area ex Michelin. La connessione tra le scelte di assetto urbano e gli indirizzi politico-programmatici appare di grande rilievo e sottolinea l'esigenza di far maturare un modello di piano che possa relazionare in modo più preciso e strutturale tali momenti.

Un altro documento di rilievo politico-amministrativo è il "Protocollo di intesa tra le Giunte del Comune di Trento e della Provincia autonoma di Trento" del 1999, che tratta di problematiche di natura diversa. Tra queste emergono alcune questioni urbanistiche che, mediante tale intesa, dovrebbero giungere a soluzione attraverso la ricerca di soluzioni tecniche e amministrative e l'attivazione di investimenti finanziari. In particolare si tratta della bonifica delle aree di Trento Nord, di grandi infrastrutture e attrezzature come l'ospedale, l'aeroporto, la tangenziale di Piedicastello, del trasporto pubblico in sede propria, del nuovo polo giudiziario con la Questura e il Carcere, degli spazi espositivi, del monte Bondone, dello scalo ferroviario e dell'Interporto, del sistema museale.

Altri temi sono stati trattati in modo meno impegnativo dal punto di vista amministrativo, come esplorazione di condizioni nuove della città o all'interno di reti di collaborazione. Un filone di grande interesse, in quanto segnala l'evolvere del modo di vivere lo spazio urbano, è quello dei "tempi della città". Le indagini svolte hanno colto l'evoluzione dei modi e dei ritmi di vivere la città da parte dei diversi gruppi sociali, verificando la congruenza dell'organizzazione dei servizi pubblici, dell'amministrazione, del lavoro in genere con i modi di muoversi nella città, di usare gli spazi, di accedere alle opportunità offerte, che rischiano spesso di essere solo virtuali⁶. Dal quadro tracciato emerge il valore dei ritmi di vita della singola persona e della famiglia, che vanno salvaguardati e difesi attraverso una accorta organizzazione degli spazi e dei servizi. Si tratta di assicurare la prossimità tra luogo di residenza e i servizi di prima necessità e di tutelare i differenti modi di vivere da parte dei diversi gruppi di età, che hanno esigenze e gradi di mobilità diversi.

Nonostante le grandi trasformazioni urbane e sociali prima citate permangono molte delle modalità tradizionali di vita: per esempio, quote elevate di persone pranzano a casa, anche se è in crescita la percentuale di coloro che trascorrono la pausa pranzo nei pressi

⁵ Comune di Trento, "Programma di sviluppo socio-economico della Città di Trento, Aggiornamento 1999", dicembre 1998.

Comune di Trento, "Programma di sviluppo socio-economico della Città di Trento, Anno 2000", dicembre 1999.

⁶ Comune di Trento, "I tempi della città. Progetto tempi e orari della città di Trento", ricerca di Ivano Bison, ottobre 1996.

del luogo di lavoro. Si può usare questo esempio come indicatore della diffusione di nuovi modi di vivere che si legano strettamente all'organizzazione della città e del territorio: l'espansione urbana, la collocazione dei luoghi di lavoro in aree specializzate (non solo quelle industriali, ma anche le zone terziarie di uffici), i tassi crescenti di pendolarismo dai centri periferici e dai sobborghi verso la città obbligano a ritmi di vita "metropolitani", nonostante le dimensioni contenute di Trento. Altro dato che riflette i cambiamenti in atto è quello del numero elevato di popolazione in età lavorativa che fa la spesa il venerdì pomeriggio o il sabato mattina recandosi in automobile al centro commerciale. Si tratta di un dato ormai banale, ma che sottolinea la natura delle trasformazioni in corso in una città che nel volgere di pochi anni ha visto un rilevante spostamento di popolazione, di attività, di luoghi del commercio dal proprio interno ai suoi margini.

3. IL PRG VIGENTE

3.1. *Conoscere per valutare: un po' di storia*

3.1.1. *Gli intenti di fondo originari 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 Vittorini⁷, 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 mobilità⁸. 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. 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.

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

⁷ 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.

⁸ Il PRG di Trento ha ripreso direttamente dal PUP del 1987 le seguenti indicazioni:

- sistema ambientale: tutela aree agricole primarie e patrimoni boschivo, tutela del patrimonio idrico, tutela e controllo del territorio per quanto riguarda i problemi idrogeologici,
- sistema insediativo: di 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.

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 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 attenzione⁹, connessa a quella altrettanto attuale della perequazione urbanistica (già sperimentata empiricamente nei "piani d'autore" di alcuni comuni piccoli e grandi¹⁰), su cui - tra l'altro - esistono anche interessanti riflessioni trentine¹¹.

3.1.2. 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.

3.1.3. 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

⁹ 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.

¹⁰ Casalecchio 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.

¹¹ Cfr. Cristiana Piamonti, "La perequazione urbanistica: profili giuridici", ricerca finanziata con una borsa di studio del Comune di Trento nel 1999.

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).

3.1.4. 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 territorio¹².

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.

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

3.2.1. 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 134 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 ciascuno¹³. 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.

¹² 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.

¹³ 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 saturate), nelle altre zone prevalentemente residenziali le aree edificabili non ancora utilizzate sono il 25% di quelle previste, mentre il volume oggi edificabile - circa 6 milioni di mc - è ben il 45% 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)	13.969.652	8.052.674	57,64	6.300.369	45,10
superfici (mq)	552,72	412,73	74,67	139,99	25,33

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 integraz. 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>

3.2.2. 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.

3.2.3. *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 collinari¹⁴. In parte tale differenza è dovuta a una definizione di "zona condusa" 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.

3.2.4. *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.¹⁵ 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.

¹⁴ Si va dai 5,83 mc/mq del centro di Trento ai 0,63 mc/mq di Tavernaro.

¹⁵ 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

3.2.5. *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'adeguata 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 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. Ci ritorneremo nel capitolo successivo (paragrafi 5.4.2 e 5.4.4).

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.

3.2.6. *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'assieme 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.

3.2.7. *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 Cimino, 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.

3.2.8. *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 misure¹⁶, la densità fondiaria media è bassa (0,52 mc/mq)¹⁷. 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

¹⁶ 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.

¹⁷ 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.

degrado della tenuta dei luoghi e di quelle coltivazioni che garantiscono l'interesse paesaggistico da cui è disceso il vincolo, o per abbandono, o per cattiva manutenzione. Il futuro Piano dovrà riconsiderarle.

3.2.9. *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, che 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 sé 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.

3.2.10. *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).

3.3. II PRUSSTE e il PRG

Il Programma di riqualificazione urbana e sviluppo sostenibile del territorio (PRUSST) - presentato dal Comune e dalla Provincia autonoma di Trento al Ministero dei Lavori pubblici nel 1999 a seguito del DM. dell'8.10.98 ed elaborato 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 PAT e il Comune, l'Università, gli Ordini professionali, la Camera di commercio, rappresentanti di iniziative private, esponenti del mondo bancario, consulenti ecc.) - comprende un insieme di interventi interconnessi intesi ad avviare un processo di riqualificazione di alcune parti significative dell'area urbana

Il PRUSST, che risulta approvato ai primi di quest'anno, 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. Gli interventi specifici, raggruppati in schede di settore, sono quelli riportati nel quadro 5, al quale si rimanda senz'altro. Come si vede, quasi tutti - salvo quello peraltro importantissimo per il recupero dell'area ex Michelin - riguardano indicazioni del PRG vigente, del quale il programma rappresenta dunque una componente attuativa del massimo rilievo. Il recupero dell'area ex Michelin invece è da intendersi in variante al PRG vigente, variante che il futuro Piano dovrà dunque far sua (ci ritorneremo alla fine del Documento). Comunque, l'approvazione ministeriale del PRUSST dà spazio non tanto alla effettiva esecuzione delle opere, ma alla loro progettazione, che è appunto l'oggetto dei finanziamenti previsti.

Quadro 5

INTERVENTI CONTEMPLATI DAL PRUSST 1999

Interventi	soggetti
1. SISTEMA DELLA MOBILITÀ	
Recupero urbanistico dell'area di Piedicastello: - galleria sotto il Doss Trento - arredo e riqualificazione dell'abitato di Piedicastello - nuovo ponte sull'Adige - rotatoria sud - rotatoria nord	Provincia Autonoma di Trento
Realizzazione del nuovo casello autostradale di Trento Sud e collegamento con SP. 90 e SS. 12	Autos trada del Brennero S.p.A.
Potenziamento ferrovia Valsugana e collegamento con ferrovia Trento-Malè	Provincia Autonoma di Trento
Collegamento viario via De Gasperi - circonvallazione Trento sud	Comune di Trento
Riqualificazione di p.zza della Mostra e realizzazione di un parcheggio interrato	Provincia Autonoma di Trento Trentino Parcheggi S.p.A.
Completamento dell'area sportiva di Trento Sud - Ghiaine - 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	Interbrenner S.p.A.
2. RECUPERO DI AREE INDUSTRIALI DISMESSE	
Spostamento e ricollocazione attività produttiva Michelin	Michelin Italiana S.p.A.
Recupero e riutilizzo ex area Michelin	Iniziative Urbane S.p.A.
Realizzazione nuovi uffici comunali in area ex-SIT di v. 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 dell'Università di Trento (area 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 centrale e dell'Università di Trento in piazzale Sansaverino	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

3.4. Le richieste di variante al PRG

3.4.1. Il quadro complessivo

Dalla approvazione della Variante 94 al 30 aprile 2000 il Comune ha ricevuto ben 496 richieste di modifica al PRG riconducibili alle categorie e ripartizioni territoriali riportate nel quadro 6, al quale si rimanda. 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 6

RICHIESTE DI MODIFICA AL PRG VIGENTE, PER TIPO

Richieste di nuove aree edificabili a uso prevalentemente residenziale	336
Richieste di modifica di zone A o B o C	41
Richieste riguardanti destinazioni d'uso per attività economiche	32
Richieste di classificazione in zona agricola	34
Richieste riguardanti la viabilità	16
Richieste varie	37

RIPARTIZIONE PER CIRCOSCRIZIONE DELLE RICHIESTE DI MODIFICA AL PRG

a) *Sobborghi*

Circoscrizione n. 6 – Argentario	73
Circoscrizione n. 3 – Bondone	67
Circoscrizione n. 2 – Meano	45
Circoscrizione n. 1 – Gardolo	36
Circoscrizione n. 7 – Povo	33
Circoscrizione n. 9 – Villazzano	30
Circoscrizione n. 8 – Mattarello	14
Circoscrizione n. 5 – Ravina/Romagnano	9
Circoscrizione n. 4 – Sar dagna	2

b) *Circoscrizioni urbane*

Circoscrizione n. 10 – Oltrefersina	13
Circoscrizione n. 12 – Centro Storico – Piedicastello	11
Circoscrizione n. 11 – S. Giuseppe – Santa Chiara	2

3.4.2. *Richieste di aree residenziali*

È la categoria che raccoglie il maggior numero di domande: 336, 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 '94¹⁸. Circa 200 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 44 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 41 richieste di modifiche a zona classificate A o B o C, ben 25 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.

¹⁸ Il versante collinare est, con 181 richieste, è quello maggiormente interessato dalle domande di nuove aree residenziali. Le richieste nella circoscrizione Argentario si concentrano soprattutto a Villamontagna-Tavernaro (22) e Montevaccino (15), ma interessano in misura più o meno omogenea tutte le altre località: Martignano, Cognola, Maderno, Zell, Moia, 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 46 richieste distribuite tutt'intorno all'edificato 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).

3.4.3. Richieste di aree per attività economiche

Il territorio maggiormente interessato da queste 32 domande è quello della circoscrizione di Gardolo, con richieste intese sia a classificare 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 Matterello 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.

3.4.4. 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 stralzo, 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 37 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.

COMUNE DI TRENTO

SISTEMA INFORMATIVO TERRITORIALE

SERVIZIO URBANISTICO

TRACCE E DATI 1998



LE SCELTE DEL PUP
RAPPRESENTAZIONE
SINTETICA

- AREE AGRICOLE DI INTERESSE PROVINCIALE
- SERVIZI E ATTREZZATURE DI RILEVANZA PROVINCIALE
- AREE PRODUTTIVE DEL SETTORE SECONDARIO DI INTERESSE PROVINCIALE (sistemi e di progetto)
- AREE PRODUTTIVE DEL SETTORE SECONDARIO DI INTERESSE PROVINCIALE (di rischio)
- AREE COMMERCIALI DI INTERESSE PROVINCIALE (sistemi e di progetto)
- AREE COMMERCIALI DI INTERESSE PROVINCIALE (di rischio)
- SCHEMI FERROVIARI
- STRADE ESISTENTI
- STRADE DI PROGETTO
- STRADE DA POTENZIARE
- FERROVIE ESISTENTI
- FERROVIE DI PROGETTO
- AREE AEROPORTUALI

3. SINTESI DELLA ZONIZZAZIONE DEL PUP VIGENTE

COMUNE DI TRENTO

ISTITUTO INFORMATICO CARTOGRAFICO

SERVIZIO URBANISTICO

Regolamento n. 11/1995



LE SCELTE
DEL PIANO VIGENTE
D'AMBIENTAZIONE
SPAZIALE DEL P.R.G.

-  ZONE STORICO
NUCLEI DI ANTICA
ORGANIZZAZIONE
-  ZONE
PREVALENTEMENTE
RESIDENZIALI
-  ZONE DI SERVIZIO
-  ZONE PRODUTTIVE
-  ZONE DIREZIONALI
-  ZONE COMMERCIALI
-  VERDE PUBBLICO
-  AREE AGRIKOLTE
-  INTERPORTO

4. SINTESI DELLA ZONIZZAZIONE DEL PRG VIGENTE

4. RESIDENZA, MOBILITA', TERRITORIO: LE QUESTIONI SUL TAPPETO

4.1. *Popolazione e abitazioni*

4.1.1. *Lo scenario demografico*

Alcune considerazioni sulle dinamiche demografiche in atto consentono di inquadrare le esigenze relativamente agli spazi per la residenza e alle attrezzature connesse e all'evoluzione dei modi di abitare e di vivere la città. Qui verranno impiegati dati ed indagini già disponibili, lasciando alla fase di progettazione del futuro Piano il compito di approfondire, attraverso indagini specifiche, le questioni più rilevanti: infatti si tratta solo di una prima lettura delle dinamiche dell'assetto urbano da proporre al dibattito per sollecitare l'avvio di un processo continuo di "osservazione", indispensabile per ricollocare il processo di pianificazione entro la fisiologia del governo urbano rispetto alla tradizionale – e generalmente troppo faticosa – eccezionalità del "progettare il PRG". In particolare, dovranno essere prodotti suggerimenti e indicazioni per favorire l'integrazione tra i diversi momenti amministrativi e per favorire la produzione di dati ed informazioni pertinenti, che favoriscano il processo di programmazione ed attuazione.

Per quanto riguarda le dinamiche della popolazione, qui considereremo in primo luogo i movimenti dei residenti, ma non bisognerà trascurare il ruolo crescente che sta assumendo una quota rilevante e in aumento di "abitanti provvisori" (studenti, lavoratori presenti solo temporaneamente, *city users* ecc.). Non si tratta solo di soddisfare una curiosità statistica o di fondare con maggior accuratezza i calcoli del fabbisogno di abitazioni e servizi, ma di contribuire a identificare il ruolo stesso della città in un territorio che appare sempre più abitato da una popolazione mobile e che vede cambiare la funzione del capoluogo. Trento sta passando da polo dove convergono le attività e la popolazione a centro di fornitura di servizi qualificati per un territorio sempre più ampio, nodo di una rete urbana basata su relazioni sempre più intense di scambi di persone, merci e servizi. Il semplice dato della popolazione residente non sembra quindi rappresentare il carico effettivamente sopportato dalla città. Su questo tuttavia le informazioni disponibili possono solo suggerire qualche grandezza e si deve rimandare la descrizione più precisa del problema ad approfondimenti successivi.

Come mostra il quadro 7, tra il 1990 e il 1999 la popolazione residente nel comune di Trento è aumentata di 2782 persone passando da 102.124 a 104.906 abitanti (+0,3% annuo)¹⁹. Si tratta di una crescita in sé non edatante, ma significativa perché costante e tendenzialmente accelerata in quanto supera quella del decennio precedente²⁰ e soprattutto risulta in controtendenza rispetto alla maggioranza dei capoluoghi italiani, che invece oggi stanno perdendo popolazione.

¹⁹ Questi dati e quelli successivi vi sono tratti da "Trento statistica. La popolazione dal 1990 al 1999", Comune di Trento, Servizio programmazione e controllo. Analisi dati e ricerche, marzo 2000

²⁰ Tra 1980 e 1989 i residenti erano aumentati di 2060 persone (+2,08%).

Quadro 7

COMUNE DI TRENTO - POPOLAZIONE RESIDENTE PER CIRCOSCRIZIONE

	abitanti			%			numeri indice		
	1979	1989	1999	1979	1989	1999	1979	1989	1999
Centro urbano	62383	56412	53914	63,0	55,6	51,4	100,0	90,4	86,4
Cognola	8219	9906	11141	8,3	9,8	10,6	100,0	120,5	135,6
Gardolo	9829	11297	11523	9,9	11,1	11,0	100,0	114,9	117,2
Mattarello	3065	4251	5058	3,1	4,2	4,8	100,0	138,7	165,0
Povo	3188	3849	4987	3,2	3,8	4,8	100,0	120,7	156,4
Ravina	2047	2861	3171	2,1	2,8	3,0	100,0	139,8	154,9
Sopramonte	1824	2014	2377	1,8	2,0	2,3	100,0	110,4	130,3
Meano	2451	3090	3914	2,5	3,0	3,7	100,0	126,1	159,7
Villazzano	3208	4534	4657	3,2	4,5	4,4	100,0	141,3	145,2
Sardagna	942	862	947	1,0	0,8	0,9	100,0	91,5	100,5
Baselga Bondone	219	261	426	0,2	0,3	0,4	100,0	119,2	194,5
Vigolo Baselga	325	285	286	0,3	0,3	0,3	100,0	87,7	88,0
Romagnano	825	976	1403	0,8	1,0	1,3	100,0	118,3	170,1
Cadine	527	818	1102	0,5	0,8	1,1	100,0	155,2	209,1
<i>Totale comune</i>	<i>99052</i>	<i>101416</i>	<i>104906</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>102,4</i>	<i>105,9</i>

Significativo - oltre al fatto che tale crescita relativa risulta solo la metà di quella della Provincia nel suo complesso²¹ - è che in questo decennio (come in quello precedente) la componente più rilevante della dinamica demografica sia di tipo sociale²²: il comune cresce soprattutto perché richiama gente dall'esterno, come quasi tutti gli altri della Provincia che sono pure in espansione, il che testimonia la presenza - e non da oggi - di flussi immigratori meritevoli di grande attenzione. I nuovi residenti "forestieri" di Trento provengono principalmente dalle altre regioni italiane (+3146 persone) e dall'estero (+2173), mentre il saldo con la provincia è negativo (-2659), il che significa che il capoluogo sta rendendo alle vallate parte della popolazione acquisita nei decenni precedenti e scarica parte dei propri residenti sui comuni limitrofi, generando fenomeni di suburbanizzazione²³. Da questo quadro emerge l'immagine di Trento quale "ponte" fra le aree dell'Italia del Nord, di tutto il paese e del bacino del Mediterraneo e le vallate, dove avviene un continuo passaggio di residenti nelle due direzioni. I flussi sembrano abbastanza complessi e comprendono certamente emigrati di ritorno, popolazione urbana in cerca di spazi residenziali suburbani, nuovi cittadini in cerca di lavoro o di opportunità che il territorio provinciale sembra offrire in modo apprezzabile, con una notevole integrazione internazionale, visto che i flussi provengono da molti paesi diversi con quote rilevanti di cittadini europei, in particolare comunitari.

Questo ruolo di "ponte" è confermato dal quadro complessivo della mobilità dei residenti, che assume dimensioni di assoluto rilievo: tra entrate e uscite -sempre nell'ultimo decennio- si tratta di ben 35.776 persone, più di un terzo dei residenti attuali²⁴,

²¹ +2,7% contro +5,4% circa

²² Il saldo migratorio positivo è stato di 2638 persone, quello naturale di 876.

²³ I comuni maggiormente interessati a tali flussi da Trento sono Pergine, Lavis, Civezzano, Aldeno, Vigolo Vattaro, quindi gli altri comuni dell'Alta Valsugana, della Valle dei Laghi, dell'alta Vallagarina.

²⁴ Tra il 1990 e il 1999 hanno preso residenza nel comune di Trento 19.207 persone e 16.473 l'hanno lasciata, e le entrate e le uscite hanno mediamente coinvolto il 3,5% dei residenti all'anno.

ai quali vanno aggiunti i 47.385 cambi di residenza di cittadini già trentini²⁵: e qui va osservato che a causa di questi movimenti alcune circoscrizioni hanno perso quote di popolazione anche significative²⁶ a favore di altre che invece sono cresciute²⁷. Nella lunga prospettiva - trascurando i residenti non stabili, che tendono a sfuggire alla contabilità ma che pesano parecchio sull'assetto urbano - il quadro che emerge è quello di una città che vede l'afflusso di persone da fuori verso le zone centrali e da queste verso i sobborghi o i comuni circostanti, con un bilancio complessivamente negativo per il centro storico e le aree adiacenti e positivo per le aree periferiche ed esterne²⁸. Rispetto a vent'anni fa Cadine ha raddoppiato la sua popolazione, Baselga del Bondone quasi, e anche Romagnano, Mattarello e Meano, Povo, Villazano e Cognola sono cresciuti in modo percentualmente molto consistente²⁹, 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.

Quanto ai caratteri strutturali della popolazione di Trento, ai fini del futuro Piano si segnalano soprattutto da un lato la modificazione delle dimensioni e della tipologia delle famiglie, che numericamente crescono molto di più della popolazione che le costituisce³⁰ e diventano sempre più piccole³¹; e dall'altro il progressivo invecchiamento dei residenti³², che caratterizza significativamente alcune aree del centro cittadino³³. Come è noto, 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, ma non solo.

Per le dotazioni urbane occorre infatti ripensare a fondo 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 (la "città dai percorsi brevi"), 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.

Quanto invece alla diminuzione delle classi di età più giovani in un contesto economico che presenta buoni livelli occupazionali, occorre prevedere un afflusso crescente di lavoratori di origine diversa. Già oggi risiedono a Trento più di 2000 stranieri, quasi il 2% della popolazione totale e cioè una componente ancora modesta, che però si è formata quasi completamente nel corso dell'ultimo decennio a ritmo accelerato. È necessario quindi pensare a una città che sappia accogliere nuovi e diversi cittadini,

²⁵ La cifra non tiene conto, in parte, dei cambi di indirizzo apparenti dovuti a modifiche della toponomastica. Ogni anno, mediamente, ha dunque cambiato abitazione il 4,6% della popolazione residente.

²⁶ S. Giuseppe-S. Chiara (-0,8% annuo), Oltrefersina (-0,6%), Centro Storico-Piedicastello (-0,4%), Gardolo (-0,3%).

²⁷ Povo (+2,4%), Meano e Bondone (+1,3%), Mattarello (+1,2%).

²⁸ Nel 1979 il centro urbano contava 62.383 abitanti, pari al 63% del totale della città, mentre nel 1999 ne contava 53.914, pari al 51,4%, con un decremento pari al 13,6%. La periferia è cresciuta del 39,1% passando da 36.669 abitanti a 50.992.

²⁹ Nei primi casi si tratta di centri molto piccoli che hanno risentito in misura proporzionalmente maggiore dell'afflusso di nuovi residenti, ma i secondi erano già grossi nuclei.

³⁰ Dal 1990 al 1998 le famiglie trentine sono aumentate del 9,8% passando da 39.936 unità a 43.839.

³¹ Oggi le famiglie residenti hanno in media un po' meno di 2,4 componenti e per il 32,1% sono costituite da nuclei composti da una sola persona.

³² L'invecchiamento è dovuto all'allungamento della vita media e alla maggiore incidenza delle fasce di età più anziane. Oggi il 18% dei residenti supera i 65 anni.

³³ Nella circoscrizione Oltrefersina il 20% della popolazione supera il 65 anni, in quella di S. Giuseppe-S. Chiara si giunge al 27,65%. 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 (41,1%) si tratta probabilmente in gran parte di anziani, mentre nel secondo (39,9%) può essere rilevante la quota di giovani che scelgono una collocazione centrale in vista di una destinazione più stabile.

ponendosi il problema delle specifiche esigenze di questi nuovi abitanti quanto alla casa, al lavoro, ai servizi, ma anche agli spazi di socializzazione e di incontro con la comunità locale.

4.1.2. *L'edilizia residenziale e in particolare quella pubblica*

Tra il 1987 e il 1996 ogni anno, in media, sono state costruite 520 nuove abitazioni alle quali vanno aggiunte le 84 nuove abitazioni risultate da un imponente processo di recupero e riqualificazione che ne ha coinvolte più di 200 come media annua.³⁴ Questo livello di produzione supera alquanto l'incremento del numero delle famiglie residenti (più di 430 all'anno in media) e dunque sembrerebbe quantitativamente in grado di soddisfare anche esigenze derivanti da fabbisogni arretrati di tipo qualitativo³⁵. Le concessioni residenziali sono state attribuite per tre quarti a singoli soggetti privati che in più di un caso su sei sono sostenuti da incentivi pubblici, meno del 20% a imprese di costruzione e immobiliari, e per il 5% a soggetti pubblici. Le oscillazioni nella produzione appaiono conseguenti a logiche di mercato e all'avvio di iniziative di una certa dimensione. La superficie media degli alloggi realizzati è abbastanza contenuta (86 mq), mentre è invece importante quella delle rispettive superfici accessorie esterne (63 mq). In genere, la dotazione impiantistica appare di buona qualità.

Quanto alla componente pubblica nei processi abitativi, è superfluo osservare che anche a Trento il tema è del massimo rilievo nella pianificazione urbanistica per il peso che ha nel settore residenziale in complesso e per il ruolo che i piani attuativi assumono nel configurare parti importanti della città. Questo aspetto dovrà essere colto dal futuro Piano da diverse prospettive: quella della capacità di costruire parti urbane compiute e quella della delicatezza dal punto di vista sociale e della rigidità formale di tali insediamenti. Infatti alcuni interventi pubblici che hanno caratterizzato in modo significativo interi quartieri (Madonna Bianca, Ravina e altri) non sono privi di criticità e impongono un'attenzione particolare per evitare che in futuro la concentrazione di troppi disagi personali si traduca in disagio sociale e per mantenere elevata la qualità urbana. Alcuni nuovi indirizzi che oggi maturano in seno all'amministrazione (per esempio il "Fondo a compartecipazione mista") possono consentire la sperimentazione di forme nuove di intervento che evitino la specializzazione funzionale di alcune zone e il rischio della segregazione sociale. Questo comporta naturalmente il ripensamento di alcune decisioni recenti, in particolare l'individuazione di ampie aree da destinare a edilizia pubblica, e la formulazione di nuove strategie che possono peraltro bene incrociarsi con la messa a punto di un nuovo modello di Piano il quale, attraverso i meccanismi della perequazione, consenta di realizzare interventi diversi e più articolati per le fasce sociali deboli di oggi.

Nel PRG89 il fabbisogno di residenza pubblica da soddisfare entro il 2000 era stato quantificato in 1980 alloggi. La Variante del 1994 confermava questa previsione, ma evidenziava anche la necessità di rendere disponibili terreni a prezzo controllato per l'edilizia agevolata. Le aree vincolate allo scopo direttamente dal PRG oppure attraverso appositi Programmi oggi ammontano 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

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 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.

parte dei quali a riscatto, pari al 38% del totale provinciale e all'85% di quello comprensoriale. Alle abitazioni dell'ITEA vanno aggiunte le 619 di proprietà del Comune e le 295 delle IPAB³⁶, sicché quasi una famiglia su sei residente in comune di Trento risulta vivere in alloggi ascrivibili all'edilizia pubblica. Gli interventi più recenti tendono a essere diffusi sul territorio e riguardano anche operazioni di recupero di edifici esistenti e di acquisto sul mercato. Con varie formule, oggi l'ITEA sta realizzando circa 800 nuovi alloggi e ne ha programmati altri 268.

I dati degli interventi pubblici già programmati sono riportati nel quadro 8. Ma qual è il fabbisogno? Da ultimo per la formazione della graduatoria aperta alla "generalità della popolazione" nel comune si sono raccolte circa 300 nuove domande all'anno (il 30% del totale provinciale) ed esiste una lista di attesa di circa 1100 richieste. Certamente in città esiste una pressione maggiore rispetto al resto del territorio (maggiori difficoltà a perseguire l'"autopromozione", maggiori quote di popolazione dall'esterno, ecc.). In complesso, comunque, a Trento l'intervento pubblico appare in grado di rispondere alle emergenze, ma non di soddisfare una domanda frutto anche delle caratteristiche strutturali di un mercato che offre pochi alloggi sia in affitto che in vendita, in entrambi casi a prezzi elevati. Il futuro Piano dovrà dunque badare ancora al consueto problema delle aree idonee per nuovi insediamenti di edilizia residenziale pubblica, ma soprattutto a strategie nuove attinenti il governo di esigenze diverse 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 bisognerà 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; a quelle di altri gruppi magari minoritari ma non trascurabili di popolazione, come gli immigrati o i nomadi; ecc.

Quadro 8

INTERVENTI PREVISTI DI EDILIZIA RESIDENZIALE PUBBLICA E AGEVOLATA

<i>programma</i>	<i>intervento</i>	<i>soggetto</i>	<i>alloggi previsti</i>
<i>a) nuova edificazione (1249 alloggi)</i>			
Programma 1992 (502 alloggi)	Area 1 - Gardolo, via 4 Novembre	ITEA	48
	Area 2 - Gardolo, via Bolzano (Arcese)	ITEA	96
	Area 3 - Campotrentino	ITEA	105
	Area 4 - Solteri, via Marconi	ITEA	100
	Area 5 - Sardagna 2 - Funivia	Cooperative	20
	Area 6 - Clarina, via Gramsci	ITEA	48
	Area 7 - Valsorda	Cooperative	6
	Area 8 - Villazzano, loc. Grotta	ITEA	10
	Area 9 - Trento, via Pascoli (Villaggio Rosa)	ITEA	69
Aggiornamento 1993 (233 alloggi)	Area 1 - Spini di Gardolo	ITEA	66
	Area 2 - Roncafort	ITEA	67
	Area 3 - Clarina, via Degasperi (Cantina Sociale)	ITEA	30
	Area 4 - Trento, via Vittorio Veneto	ITEA	70

³⁶ Dati forniti dal Servizio Casa e dal Servizio Urbanistica del Comune di Trento.

Aggiornamento 1996 (340 alloggi)	Trento, viale Verona	ITEA e Coop.	140
	Romagnano	ITEA e Coop.	200
Altri interventi (174 alloggi)	Vela zona B3a	ITEA	24
	Meano Masera zona C4	ITEA	23
	Cognola, Marnighe zona C 1	ITEA	60
	Clarina, via Fermi zona C 4	ITEA	67

b) interventi in edifici esistenti (87 alloggi)

Aggiornamento 1995 (9 alloggi)	Trento, via Torre d'Augusto	ITEA	5
	Salé, via Salé	ITEA	4
Altri interventi (78 alloggi)	Mattarello, Cassa Rurale	ITEA	3
	Mattarello, Moratelli	ITEA	4
	Trento, via Bronzetti, 10	ITEA	18
	Trento, via Giusti, 57	ITEA	12
	Villamontagna	ITEA	9
	Trento, piazza Garzetti	ITEA	16
	Trento, via Pietrastretta	ITEA	6
	Trento, via Roma	ITEA	4
	Villazzano, De Mersi	ITEA	6

4.2. Mobilità, traffico e assetto urbano

4.2.1. Gli aspetti generali

Negli ultimi anni sul problema della mobilità sono stati compiuti numerosi studi e avviate diverse iniziative di carattere normativo (Piano urbano del traffico) ovvero orientate a individuare nuove modalità di gestione del trasporto pubblico o ad approfondire ipotesi di realizzazione di singole opere. Come per altre problematiche urbane, l'aspetto cruciale è l'oscillazione tra la programmazione globale – che spesso non ha esiti operativi – e le azioni di tipo settoriale: ma mai come nel caso della mobilità è necessario perseguire una logica di sistema in quanto, operando su un meccanismo intrinsecamente complesso e in rapida evoluzione, soluzioni concepite in un'ottica parziale possono rendere più difficile un approccio complessivo.

A Trento, come è noto, la quota maggiore di mobilità è coperta dal trasporto privato su gomma, che assicura grande flessibilità e (in certa misura) grande libertà individuale, ma che richiede una rete viaria estremamente estesa e un'ampia dotazione di parcheggi. Per questo motivo 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 di tali effetti hanno importanti ricadute non solo su aspetti organizzativi della vita cittadina (regolamentazione del traffico, limiti di velocità) ma anche sulla struttura e la configurazione fisica degli insediamenti (sagoma delle strade, forma degli spazi pubblici ecc.). 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.

Quali sono le problematiche urbanistiche che emergono e che dovranno essere considerate dal futuro Piano? In primo luogo quella della 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. A questo sono connessi 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, il che richiede una riflessione sulle dinamiche insediative complessive a grande scala e sugli effetti delle principali scelte localizzative. Si tratta di un problema di strategia: in breve, si deve perseguire una connessione coerente tra sistema della mobilità e struttura urbana, evitando 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 alla collocazione di funzioni direzionali e commerciali a Trento Nord, che ha costituito nel volgere di pochi anni uno dei maggiori attrattori di traffico della provincia, ma non è stata sostenuta adeguatamente da un sistema di trasporto pubblico; oppure alla zona delle stazioni ferroviarie, fino a pochi anni or sono vero luogo nodale e porta di accesso principale alla città, ma il cui futuro oggi appare incerto; oppure al ruolo prevaricatore delle grandi arterie di scorrimento nel sistema insediativo già costretto nell'esiguo fondovalle).

In questo quadro non è facile dare risposte adeguate anche perché la situazione sta rapidamente mutando: per esempio, il completamento del sistema infrastrutturale di interesse provinciale attorno al capoluogo 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 (per esempio l'Ospedale, le attività terziarie, quelle di ricerca, i centri commerciali ecc.) che sono i principali attrattori di traffico.

Un altro aspetto da considerare è quello della qualità urbana e ambientale, che va perseguita anche nelle azioni relative alla mobilità ed in particolare nella configurazione delle strade, che sono sempre spazi urbani, prima che canali di traffico. Nuove esperienze condotte anche a Trento spingono 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 il livello delle emissioni sonore, l'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. Tutte queste considerazioni spingono verso una forma urbana più compatta di quella realizzata negli ultimi anni, dove siano privilegiati gli spostamenti locali a piedi o in bicicletta: la "città dai percorsi brevi", e servita appunto in modo prioritario dal trasporto pubblico.

4.2.2. *Lo scenario già delineato*

Lo scenario più prossimo col quale il futuro Piano dovrà confrontarsi è quello delineato dall'ultimo Piano urbano del traffico comunale (PUT)³⁷, molte scelte del quale discendono peraltro da quelle degli strumenti urbanistici vigenti.

³⁷ Il PUT è stato redatto dalla società Ata con il coordinamento dell'ing. Bruno Gobbi Frattini ed è stato approvato dal Consiglio Comunale il 17 febbraio 1999. I dati che seguono sono tratti da questo documento.

Un quadro sintetico della situazione è presto fatto. A Trento oggi c'è 1 veicolo privato ogni due abitanti e mediamente 140.000 veicoli privati entrano o escono ogni giorno, 14.000 dei quali penetrano nell'area centrale nell'ora di punta mattiniera. La elevata specializzazione funzionale di alcune parti della città comporta forti flussi di spostamenti interni con due polarità principali, l'area centrale e Trento Nord, sede delle recenti localizzazioni terziarie³⁸. Naturalmente, le modalità degli spostamenti per studio o lavoro dipendono dalla collocazione delle attività che si intendono raggiungere e dall'età delle persone³⁹. I livelli di congestione dei principali assi di penetrazione e sulla tangenziale sono abbastanza elevati nelle ore di punta 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 autostradali⁴⁰. 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.

Il PUT tiene conto della necessità di recuperare i fabbisogni arretrati per raggiungere un adeguato equilibrio fra domanda e offerta di equipaggiamenti per la mobilità urbana, ma sottolinea giustamente che tale approccio porta inevitabilmente a ricreare le condizioni di tensione tra domanda e offerta proprie della situazione di partenza, a livelli quantitativamente più elevati, attivando una sorta di spirale perversa.

Gli interventi previsti a breve termine (un anno) riguardano la regolazione del traffico e della sosta, nonché il miglioramento del sistema del trasporto pubblico con variazione di percorsi e nuove linee. Ma già a medio termine (due-tre anni) il PUT contempla – oltre all'introduzione di un sistema limitato di pedaggi sugli accessi - la realizzazione di alcuni interventi stradali già previsti dal PRG vigente, i principali dei quali sono lo svincolo di Martignano sulla tangenziale nord-est (oggi già eseguito), il collegamento SS.47 della Valsugana con via Venezia (con ripristino della svolta a sinistra in discesa a Ponte Alto) e il tunnel fra Ponte Alto e Maso Jobstraibizer (entrambi finalizzati a eliminare o comunque limitare il traffico che attraversa San Donà); il raccordo via Degasperri – tangenziale ovest; lo spostamento della circonvallazione sul tracciato indicato dal PRG vigente tra Italcementi e Piedicastello (e cioè a ovest della sede attuale), con due nuove penetrazioni in città rispettivamente sino a piazzale Sanseverino (con ponte sull'Adige in asse con via Verdi) e sino all'Ospedale S. Chiara (prevalentemente in tunnel fino a via Gocciadoro, e con collegamenti anche con via Muredei e via Degasperri); e infine la costruzione del casello autostradale Trento Sud e il suo collegamento con la circonvallazione (con conseguente deviazione dei flussi provenienti dalla SP. 90 Destra Adige).

Per quanto riguarda gli interventi sul sistema della sosta, 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 S. Chiara (600-800 p.); la formazione di un nuovo parcheggio integrato nella futura struttura universitaria in piazzale Sanseverino (300-400 p.), e ampi parcheggi di

³⁸ 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), 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), Solteri (3060 e 1024).

³⁹ 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.

⁴⁰ 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).

interscambio a Trento Nord e Trento Sud. Altre ipotesi da verificare e approfondire riguardano il parcheggio del Liceo scientifico in via Giusti (circa 400 p.), l'attuale campo da calcio parrocchiale del Santissimo in via Endrici (circa 400 p.), un'area in via Tommaso Gar (circa 500 p.), e infine i parcheggi a servizio di particolari poli di attrazione (uffici, attività terziarie in genere e attività commerciali) quale la zona del Top Center e del Bren Center a Trento Nord, oltre a ulteriori impianti di interscambio da coordinarsi con il trasporto pubblico, anche ipotizzando tariffe uniche per parcheggio e mezzo pubblico (in particolare potrebbero essere disponibili l'area ex Zuffo, un'area presso il palazzo delle Finanze in viale Verona e presso l'ex Ferriera a Trento Nord).

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, indicando le relative interconnessioni e gli interscambi modali.

Il quadro a più lungo termine contempla 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.

Come si vede, il panorama tracciato trascura del tutto questioni di ben altro rilievo delle quali pure si è molto discusso recentemente, per esempio quella della alta velocità o della alta capacità ferroviaria (nuova linea, nuova stazione, ecc.). Il fatto è che tali problemi - strategici per definizione - sembrano esulare in larga misura dalle capacità previsionali di uno strumento urbanistico municipale per quanto attento e lungimirante, anche perché i veri tempi e le condizioni basilari della fattibilità di interventi del genere appaiono oscuri anche a quegli attori di rango superiore che in definitiva sono i "motori" di questo genere di iniziative. È possibile che il futuro Piano dovrà farsene carico, ma oggi la prospettiva appare piuttosto improbabile.

Un altro tema recentemente dibattuto che il nostro Documento trascurava deliberatamente è quello dell'ampliamento dell'aeroporto: così come non risulta una effettiva necessità "urbanistica" in merito, per il futuro Piano le eventuali ricadute "urbanistiche" (flussi di passeggeri, attrezzature connesse) da attendersi da tale decisione sarebbero sostanzialmente modesti.

4.2.3. Il potenziamento del trasporto pubblico

Per il potenziamento del trasporto pubblico sono state formulate di recente alcune ipotesi che il futuro Piano dovrà valutare, in primo luogo quelle relative a un sistema alternativo per il collegamento tra l'area centrale di Trento e la collina est, e un lavoro più complesso le cui indicazioni appaiono coerenti con le scelte in via di attuazione da parte della Provincia.

Il primo studio⁴¹ formula una proposta innovativa per un collegamento tra piazza Venezia, il ponte sul Fersina presso le Dame di Sion, Mesiano e Povo. Se la valutazione del possibile contributo di sistemi tecnologici offerti dal mercato nella realizzazione di collegamenti urbani stabili appare di grande interesse, l'ipotesi appare poco approfondita quanto all'impatto sullo spazio urbano e il territorio collinare e nulla dice sui costi di gestione, che si presumono rilevanti. Questo non deve fare abbandonare l'idea che collegamenti del genere, anche se di dimensione più ridotta e finalizzati prevalentemente a superare dislivelli che scoraggiano la mobilità pedonale o ciclabile, possano avere un ruolo di rilievo nella mobilità tra la collina e il fondovalle. Esempi analoghi sono sempre più diffusi ed in alcuni casi costituiscono dei veri e propri casi di successo. La scelta del tracciato, la localizzazione dei punti 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 può consentire la gestione senza personale fisso) appaiono i punti nodali.

⁴¹ Francesco Cocco, "Mobilità pubblica alternativa Trento", Rovereto, marzo 1997

Il secondo lavoro⁴² si occupa principalmente del potenziamento della linea ferroviaria della Valsugana e della interconnessione con la linea della Trento-Malé, nonché di altre operazioni di supporto, pur entro un quadro complessivo del sistema della mobilità. Si tratta di uno studio di notevole interesse, che integra le analisi e le proposte fatte in sede di Piano urbano del traffico e che merita alcune considerazioni. La situazione attuale della mobilità è ripresa dal Piano urbano del traffico⁴³, partendo dal quale si delineano diversi scenari, centrati sulla valorizzazione delle linee ferroviarie secondarie che attraversano longitudinalmente quasi tutta l'area urbana (Trento-Malé e Valsugana) e risalgono la collina est (Valsugana). Vi sono diverse soluzioni possibili, con tecnologie alternative che richiedono investimenti diversi. In ogni caso si tratta di integrare il servizio tra le due linee nel nodo della stazione ferroviaria e di realizzare altre fermate lungo le linee attuali. L'estensione della città nel fondovalle e la localizzazione di importanti attività a nord e a est sollecitano la realizzazione di tali fermate, che consentirebbero di servire poli di grande attrazione: le aree terziarie di Trento nord e l'Ospedale S. Chiara, in particolare. La riurbanizzazione dell'area ex Michelin, lo spostamento dell'Ospedale, la collocazione di residenza universitaria e di uffici pubblici a sud, il rafforzamento del polo universitario a Mesiano-Povo sollecitano soluzioni analoghe.

Tra gli interventi previsti vanno ricordati i parcheggi di attestamento, per i quali si suggerisce una tipologia qualificata sia per quanto riguarda gli spazi, sia relativamente ai servizi offerti all'utente al fine di invogliarne l'utilizzo e di consentire l'integrazione di attività di mercato con l'area di stazionamento.

Gli interventi proposti nello studio, quelli appunto da valutare nel futuro Piano, contemplano sostanzialmente:

- la valorizzazione delle linee su ferro Trento-Malé e Valsugana 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, con ciò mantenendo in essere i legami di interconnessione esistenti tra le comunità delle valli più prossime e la città stessa;
- l'introduzione di una linea forte su gomma di caratteristiche innovative ed a trazione elettrica, per servire con lo stesso standard di qualità anche le comunità sud della città;
- il potenziamento dei servizi nei confronti dei sobborghi anche con l'introduzione di linee dirette a fune;
- la realizzazione di una serie di infrastrutture di contorno quali la chiusura del casello Trento Centro e l'apertura di quello Trento Sud, vari parcheggi di interscambio e un accesso diretto mediante sistema innovativo dedicato dal previsto parcheggio di Piedicastello al centro città (lungo il previsto nuovo ponte sull'Adige in asse con via Verdi);
- l'adozione di una serie coordinata di misure normative intese a rafforzare l'effetto degli interventi quali una politica tariffaria differenziata e crescente verso il centro per la sosta, l'introduzione di sistemi di pagamento avanzati, ecc.

⁴² Italconsult, Semaly, Ata Engineering, "Problematiche e prospettive del sistema dei trasporti pubblici di Trento", maggio 1998.

⁴³ I flussi di traffico riguardano per il 50% lo scambio con l'esterno, il 20% l'attraversamento e il 30% gli spostamenti interni. Gli spostamenti nell'area urbana centrale avvengono in misura rilevante mediante il trasporto pubblico o a piedi, cosa che si verifica solo nella città compatta. Le previsioni di incremento futuro del traffico si attestano su un tasso del 3-4,5 % annuo. Il trasporto pubblico su gomma viene gestito attualmente attraverso 100 mezzi che servono 17-18 milioni di passeggeri/anno.

4.3. Suoli, acque, aria: alcune criticità ambientali

4.3.1. La vulnerabilità ambientale: alcuni tipici ambiti a rischio

Quella dei rischi ambientali è una materia che il futuro Piano dovrà affrontare con particolare attenzione specie in alcuni ambiti antropizzati le cui problematiche - ormai mature da tempo - richiedono un'analisi ambientale completa con l'impiego delle apposite mappature e banche dati⁴⁴.

Il primo di tali ambiti è quello del conoide di deiezione del torrente Avisio, una struttura acquifera di ghiaie e sabbie di estrema importanza per l'approvvigionamento idrico del comune che ospita pozzi di prelievo nelle località di Spini di Gardolo, Sparagni e S.Lazzaro, mentre altri sono previsti a monte di Spini e a valle della SS. 12 del Brennero⁴⁵. La maggior parte del conoide è una zona di protezione ai sensi del DL n.152/99 e attorno ai pozzi sono presenti le aree di rispetto stabilite dalla DGP n.13009/98 (modificata e integrata il 17.09.99). Non esiste compatibilità ambientale tra le attività produttive (con probabile stoccaggio di sostanze pericolose) e agricole (con probabile spandimento di pesticidi) attualmente svolte e la presenza di pozzi potabili, e d'altra parte l'utilizzo della risorsa idrica sotterranea non è rinunciabile né sostituibile, almeno a medio termine. Tuttavia proprio qui sia il PUP che il PRG vigente prevedono un'espansione di circa 200 ettari degli insediamenti industriali esistenti, che oggi scaricano in suolo le acque bianche di strade e piazzali. Si tratta dunque di provvedere non solo a una corretta infrastrutturazione dell'esistente e al monitoraggio dell'acquifero, ma a una ridefinizione complessiva della situazione e a diverse destinazioni urbanistiche, rigorosamente compatibili con le vigenti prescrizioni normative e di legge.

Il secondo e maggiore ambito di criticità ambientale, anch'esso nei distretti settentrionali della città, è quello del lungo tratto di fondovalle in destra Adige fra il conoide dell'Avisio e quello del Fersina, con uno strato superficiale di terreni a granulometria fine e una falda acquifera confinata o semi-confinata appena sotto il piano campagna, sfruttata da numerosi pozzi di interesse agricolo o industriale. Poiché la natura del terreno e la posizione della falda determinano una situazione di drenaggio impedito, la zona è soggetta a possibili esondazioni dell'Adige, ma anche a ristagni e allagamenti locali nei luoghi più depressi a seguito di forti piogge e/o di tracimazione di rogge. Qui la zona di Campotrentino è proprio quella che tra i due conflitti mondiali ha ospitato la prima espansione industriale e artigianale di Trento, con un proliferare delle più varie attività (officine, carrozzerie, depositi carburante, distributori ecc.) in periodi antecedenti a qualsiasi norma per la protezione dell'ambiente. Nella parte sud ricade lo scalo merci Filzi, ampliato prima della seconda guerra mondiale per favorire il trasporto su rotaia alle industrie maggiori. Oltre all'Interporto (un rilevato di scarti di porfido che occupa un'area di scarso pregio ambientale in quanto già oggetto di scariche di rifiuti urbani, di un areoporto, di industrie meccaniche, con problemi idraulici, di ventosità e di odore) e all'insieme di industrie dismesse di Trento Nord, qui si collocano gli abitati di Gardolo-via Paludi, Canova e Roncafort, con le loro recenti espansioni edilizie, alcune plaghe agricole e la distesa di insediamenti produttivi e commerciali lungo via Brennero-via Bolzano. L'alluvione del 1966 ha investito fabbriche, allagato depositi, sollevato e spostato cisterne, causato perdite di carburanti e altri materiali, diffondendo largamente l'inquinamento nei suoli, peraltro accresciuto dal *fall-out* di emissioni dalle ciminiere e da traffico lungo le numerose arterie presenti (via Brennero, via Maccani, dirconvallazione e autostrada). Tutto ciò rende fortemente probabile che a norma del DM 471/99 e dell'art.17 del decreto Ronchi lo stato dei terreni e delle acque sotterranee oggi non consenta quanto previsto dal PRG vigente, e cioè una varietà di insediamenti e tipologie insediative, molte delle quali residenziali, senza complessi, lunghi e onerosissimi

⁴⁴ Le indicazioni che seguono sono dovute al dott. Giovanni Segatta.

⁴⁵ La struttura fornisce il 65% del fabbisogno ed è alimentata per la maggior parte dall'Avisio stesso, in parte dal subalveo dell'Adige e in percentuale assai ridotta dalle precipitazioni.

interventi di bonifica con misure di messa in sicurezza laboriosi da produrre e da autorizzare, almeno in questo primo momento di applicazione della legge. Poiché si hanno già alcune verifiche in tal senso, si impone un ripensamento generale e importante degli assetti urbanistici prefigurati dieci anni fa e nel 1994, osservando che sotto i profili citati e solo qualora fossero aumentate le difese da possibili esondazioni dell'Adige:

- la zona di Campotrentino può essere ritenuta interessante per la ricollocazione di attività produttive;

- per i suoli delle industrie dismesse di Trento Nord, una destinazione di tipo commerciale con eventuali servizi senza residenzialità permanente potrebbe favorire la sostenibilità e la percorribilità della bonifica. Poiché è molto probabile che non si possa giungere a una bonifica totale ma a un intervento con misure di messa in sicurezza basato su analisi di rischio, è importante definire l'idea progettuale (soprattutto per quanto riguarda l'interferenza delle strutture con il sottosuolo) in modo da individuare preventivamente e correttamente i possibili vettori di esposizione⁴⁶;

- la zona dell'Interporto, del nuovo scalo ferroviario e del nuovo deposito della Atesina è destinata a divenire sede di attività impattanti per l'ambiente che richiedono operazioni preventive locali di bonifica e messa in sicurezza, nonché l'istituzione di un monitoraggio sulla qualità delle acque sotterranee e dell'aria.

Anche il conoide alluvionale del Fersina è un ambiente vulnerabile in funzione della diversa permeabilità dei terreni (a monte ghiaie con ciottoli, a valle sabbie fini limose) e della differente profondità della falda (da 15 m al piano di campagna). Qui sorge la città storica con insediamenti principalmente residenziali e di servizi, e in certo modo la loro infrastrutturazione (reti fognarie nere e bianche) e l'estesa impermeabilizzazione dei suoli sono fattori di mitigazione e di protezione del sottosuolo e dell'acquifero. Tuttavia è assai probabile che i limiti di soglia espressi per i terreni e le acque sotterranee nelle tabelle del DM. 471/99 risultino superati, trattandosi di un vecchio abitato soggetto ad azioni inquinanti come traffico, fall-out di emissioni, esondazioni, bombardamenti, sversamenti da cisterne di gasolio per il riscaldamento delle abitazioni, sistemi fognari obsoleti ecc., con lavorazioni minute come officine, distributori, carrozzerie, lavanderie, concerie ecc., con una vasta area cimiteriale urbana, con numerose passate attività industriali i cui terreni sono stati per lo più già riutilizzati⁴⁷. Qualunque scelta urbanistica nella stessa città di Trento comporta dunque un'istruttoria ambientale preventiva, che non sempre - ovviamente - darà risultati sconfortanti (per esempio, delle due aree ex produttive che sono state già ben indagate quella ex SIT del Gasometro è risultata molto inquinata, ma la ex Michelin no).

Vulnerabile è pure la località delle Ghiaie, dove si passa dagli ultimi sedimenti del conoide del Fersina alle alluvioni dell'Adige, un'area di forte degrado ambientale dove esistono di realtà ambientali incompatibili: una ex discarica di rifiuti non differenziati degli anni '60 divenuta zona sportiva e ricreativa, un ex gasometro, una centrale elettrica, e insieme dei pozzi per l'approvvigionamento dell'acquedotto.

Vulnerabile è anche il conoide di Ravina, costituito da terreni alluvionali ghiaiosi e sabbiosi di composizione carbonatica con una falda acquifera che nella parte più meridionale è libera e di conseguenza esposta a rischio, dove la zona industriale del

⁴⁶ Maggiore è il margine di indeterminazione del progetto, più restrittive diventano le soglie di contaminazione accettabile, che devono tener conto di un numero più elevato di percorsi d'esposizione. Il progetto di recupero andrebbe comunque elaborato comunemente fra esperti delle discipline urbanistiche e architettoniche ed esperti ambientali.

⁴⁷ Non sarà mai richiesto per legge di indagare la qualità di terreni che non appartengono al catasto dei siti potenzialmente inquinati, ma è ugualmente necessario conoscere i valori della contaminazione di fondo, per interpretare in modo corretto le analisi dei terreni e delle acque sotterranee dei siti potenzialmente inquinati, ricordando che la presenza di valori anomali può essere dovuta non solo ad azioni inquinanti, ma anche alle caratteristiche litologiche delle stesse alluvioni che hanno smantellato le rocce mineralizzate del bacino del Fersina.

piano attuativo D3 Marine di Ravina sorge sotto la strada provinciale della Destra Adige, proprio dove ci sono i pozzi dell'acquedotto.

Situazioni del genere si ripetono a Mattarello e altrove, e come si vede tutte richiedono la stessa attenzione preventiva.

4.3.2. *Le emissioni gassose e la questione energetica*

Il Piano energetico ambientale comunale (PEAC) previsto dalla legge n.10/1991 è stato redatto nel 1999⁴⁸. Trascurando qui gli aspetti "storici" dell'analisi⁴⁹, rileveremo soltanto che per la determinazione dell'evoluzione futura dei consumi si considerano degli scenari ragionevolmente ubicabili tra il 2005 e il 2010 e che il PEAC prevede uno specifico 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.

Il settore trasporti e mobilità è il più energivoro, ma presenta margini di intervento tali da considerare possibile l'inversione di tendenza⁵⁰, e i suggerimenti del PEAC in materia sono numerosi. Le nuove tendenze insediative determineranno la mobilità futura in ragione della ridistribuzione della popolazione verso zone esterne, il che non dovrebbe accrescere gli spostamenti generati dall'area urbana ma aumentare del 30% quelli generati dall'area suburbana. Nel complesso la domanda interna al territorio comunale dovrebbe crescere del 20% contro un incremento degli spostamenti del 13%. La ridistribuzione demografica comporta un aumento delle componenti modali, all'interno delle quali la mobilità motorizzata collettiva potrebbe crescere più di quella individuale. Negli spostamenti di scambio con l'esterno particolare rilevanza dovranno assumere i nuovi servizi metropolitani ferroviari, l'eventuale riorganizzazione delle linee automobilistiche e i previsti parcheggi di attestazione. Rispetto agli spostamenti interni tra zone urbane e suburbane, è interessante la simulazione effettuata dal PEAC sul raddoppio della frequenza delle corse di autobus, perché emerge che nelle zone suburbane l'incremento può avere rendimenti energetici decrescenti dovuti a coefficienti di occupazione ridotti, con prestazioni peggiori di quelle dei singoli veicoli individuali. Da queste considerazioni si può ipotizzare una strategia basata sulla sostituzione del servizio tradizionale di linea con servizi più flessibili e mirati (taxi collettivo) da effettuare con mezzi di dimensioni ridotte (minibus o simili) a frequenze elevate.

In conclusione, anche il PEAC fornisce molti spunti dei quali alcuni paiono utili al futuro Piano. In parte sono inediti, in parte possono essere ascritti a tematismi che abbiamo già incontrato.

⁴⁸ Scopo del PEAC è di analizzare l'evoluzione dei consumi energetici, della domanda, dell'offerta di energia e delle emissioni di gas serra, e prospettare interventi per la riduzione dei consumi energetici che producono tali gas, con particolare attenzione alle energie rinnovabili.

⁴⁹ Tra il 1985 e il 1998 a Trento i consumi energetici complessivi sono aumentati del 15% e si caratterizzano secondo la seguente ripartizione: prevalenza del settore trasporti (cresciuti del 44%), seguito dal settore residenziale (cresciuto del 13%), dal terziario (cresciuto del 19%), dalle attività produttive (calato del 23%). La ripartizione per vettori energetici vede al primo posto il gas naturale (42% del totale dei consumi con un incremento del 167%), seguito dal gasolio (19% con un calo del 33%), dalla benzina (18% con incremento del 40%), dall'energia elettrica (17% con incremento del 8%). Ultimi con quote residue il GPL e i combustibili solidi (questi ultimi con un calo di oltre l'80% rispetto al 1985). Nel settore trasporti, principale consumatore di energia nel Comune di Trento, prevale il consumo di benzina (53%) davanti al gasolio (42%). In questo settore l'analisi dei consumi è stata operata sulla base della domanda di mobilità come elaborata nella redazione del Piano Urbano del Traffico. Secondo la stima effettuata gli oltre 350.000 spostamenti/giorno avvengono per il 50% con mezzi motorizzati individuali, per il 30% con mezzi collettivi e per il 20% con mezzi non motorizzati. Di estrema rilevanza è il dato relativo all'incremento del traffico medio giornaliero con incrementi dal 1980 al 1990 del 6% annuo. Per quanto riguarda la mobilità motorizzata collettiva va notato un calo dal 1986 al 1996 da 18,5 a 14,5 milioni nonostante l'aumento delle percorrenze da 3,5 a 4,4 milioni di chilometri.

⁵⁰ Rispetto agli interventi sulla mobilità motorizzata individuale relativi alla fluidificazione del traffico, va osservato che coloro che smettono di utilizzare l'automobile finiscono col favorire quanti invece persistono nell'uso e che la maggiore fluidità del traffico e il relativo calo dei costi stimola nuova domanda di tale mobilità.

4.3.3. *Le cave e i siti per il trattamento dei rifiuti*

Il terzo aggiornamento del Piano provinciale di utilizzazione delle sostanze minerarie, approvato nel 1998, ha stralciato la cava già prevista in località Ischia Adige e ha ridotto il perimetro della cava "Pila"; ma in cambio - anche se l'estensione complessiva delle aree destinate a cava in comune di Trento è stata ridotta di 3,5 ettari - ha ampliato quelli della "Camparta", della "Merla", della "Rio Seco" e della "Vallalta". Il PRG vigente non ha ancora recepito questi aggiornamenti, ma ovviamente il futuro Piano dovrà tenerne conto. Un'attenzione particolare dovrà essere posta nei riguardi dell'attività estrattiva del porfido svolta nella Circonscrizione di Meano. La capacità estrattiva di quest'area è consistente e dovrà essere considerata non solo per il traffico che induce (particolarmente implicata è ovviamente la strada cosiddetta "del porfido" che attraversa gli abitati di Meano e Gazzadina) ma anche per gli aspetti ambientali dei luoghi dove viene svolta.

Quanto ai siti per il trattamento dei rifiuti, la Provincia Autonoma di Trento intende procedere alla realizzazione di un impianto a tecnologia complessa per il trattamento dei rifiuti della Provincia stessa, il cui conferimento attuale a discarica è di 350.000 tonnellate per anno. Nel futuro, pur recuperando il 35% di tale quantità secondo le direttive impartite dal decreto Ronchi, rimarrà comunque da smaltire una porzione residua di 227.500 tonnellate per anno, ricordando che il trend storico della produzione dei rifiuti indica che la quantità residua è destinata ad aumentare, seppure in maniera contenuta. Nelle ipotesi, l'impianto di termoiduzione con recupero di energia atto al trattamento delle frazione residua dovrebbe servire anche per il recupero di una significativa quantità di rifiuti che d'ora in avanti verranno allocati allo scopo con il sistema dell'imballaggio. Poiché la taglia minima dell'impianto risulta di 250.000 tonnellate per anno realmente trattate, è necessario dotarsi di una potenzialità di trattamento teorico pari a circa 300.000 tonnellate per anno, tenendo presente che il coefficiente di funzionamento di norma è compreso tra l'80 e l'85%, in considerazione dei necessari periodi manutentivi.

Il PRG vigente individua nella isolata località di Ischia Podetti, a nord del territorio comunale nel fondovalle in destra Adige, un'ampia zona destinata a impianti tecnologici, oggi parzialmente occupata dalla piattaforma di smaltimento dei rifiuti. La localizzazione del nuovo impianto nella porzione settentrionale ancora libera permetterebbe sinergie con tale centro, tanto più che la contiguità con una discarica risulta particolarmente opportuna nel caso di impianti a recupero termico. Premessa l'assoluta necessità di trovare una soluzione alternativa alla discarica, il sito dove collocare il nuovo impianto di smaltimento dei rifiuti non dovrà naturalmente presentare problemi dal punto di vista ambientale e dell'accessibilità. A Ischia Podetti dovranno essere effettuati appositi approfondimenti in ordine alla protezione da eventuali crolli dell'alta e ripida parete rocciosa sovrastante e vanno studiate le modalità di protezione idraulica dell'Adige. Inoltre, dovrà essere affrontata la questione dell'accessibilità all'area, che può essere risolta o mediante l'allargamento e messa in sicurezza della strada attuale oppure, con maggiori costi, con un nuovo ponte sull'Adige. I soggetti coinvolti sono la Provincia Autonoma di Trento (in particolare il Dipartimento Opere pubbliche e protezione civile e l'Agenzia Provinciale per l'Ambiente), e la SIT comunale.

4.3.4. *Altre questioni*

Altre questioni con cui il futuro Piano dovrà necessariamente fare i conti riguardano l'inquinamento acustico, quello da campi elettromagnetici, il livello di impermeabilizzazione dei suoli delle zone urbanizzate e conseguentemente dello smaltimento delle acque meteoriche e della qualità degli spazi scoperti e del verde privato.

Riguardo all'inquinamento acustico, il Comune si è già dotato di una zonizzazione e sta procedendo alla progettazione dei piani di risanamento a norma della legge quadro

n.447/95, i quali devono contemplare la classificazione acustica del territorio⁵¹; il coordinamento degli strumenti urbanistici già adottati con le sue determinazioni, quello con il PUT e gli altri strumenti previsti dalla legislazione vigente in materia ambientale, e infine l'adozione di appositi regolamenti. Naturalmente ogni determinazione dei piani di risanamento acustico si riflette 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.

L'inquinamento da campi elettromagnetici sta diventando una 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 considerando operazioni di bonifica di zone consolidate (per esempio a Martignano). Comunque, occorre tener conto che nelle zone abitate l'evoluzione normativa tende a estendere le fasce di rispetto degli elettrodotti e a imporre di nuove per i ripetitori della telefonia mobile, sempre più numerosi.

Quanto al tema della impermeabilizzazione dei suoli, come si è già accennato nel capitolo 3 i grandi spazi da destinare a parcheggio in ordine alle elevate capacità edificatorie previste dal PRG vigente limitano sempre più le parti scoperte non pavimentate, con evidenti conseguenze sullo smaltimento delle acque meteoriche e sulla qualità del verde privato, ormai relegato a ritagli marginali e privi di significato, per lo più inadeguati a consistenti piantumazioni arboree. Inoltre i terreni impermeabilizzati, che non "respirano", accentuano sia il caldo estivo che il freddo invernale e quindi sono fattori negativi importanti del microclima urbano. Tutto ciò andrà tenuto in debito conto dal futuro Piano, che dovrà fornire tutti gli incentivi normativi possibili affinché le superfici impermeabili si riducano drasticamente, invertendo le tendenze attuali magari sulla scorta di quanto si sta già facendo in campo urbanistico su questo problema, sia all'estero che in Italia⁵².

4.4. Il verde urbano e le aree di pregio naturalistico⁵³

4.4.1. Il verde urbano

Quando si parla di "verde urbano" sempre più spesso si fa riferimento alla qualità urbana e territoriale del verde per la riqualificazione di contesti degradati, di integrazione delle diverse funzioni urbane, e al ripristino e/o mantenimento delle reti ecologiche tra ecosistemi distanti. È quindi il rapporto fra edificato e spazio "naturale", o fra edificato e spazio aperto o "vuoto", a caratterizzare il tessuto connettivo delle funzioni della città. Lo studio degli spazi aperti diventa quindi essenziale per la gestione del sistema verde, ma anche del paesaggio della città. È chiara la differenza che corre tra gli spazi verdi della città e il paesaggio degli ecosistemi più naturali quali boschi e prati e pascoli, ma l'obiettivo di qualità ambientale è comunque unico.

Le zone ricoperte da vegetazione - siano parchi storici, aree più naturali, giardini di quartiere o aree riservate all'orticoltura - sono oggi infatti considerate come un tutt'uno e vari sono i progetti in atto per collegarle tra loro⁵⁴. Percorsi pedonali e sentieri protetti

⁵¹ Vigono i valori di qualità del DPCM 14.11.1997.

⁵² Per esempio, i PRG di Faenza del 1996 e il preliminare di Reggio Emilia del 1994 hanno inserito nelle proprie normative tecniche sia parametri vincolanti, sia elementi di stimolo e indirizzo quali "premi" in termini di cubatura, o di limitazione degli oneri di concessione, o di imposte comunali sugli immobili.

⁵³ Le note che seguono sono della dott.ssa Sara Tamanini dell'Ufficio coordinamento progettazione e gestione del verde.

⁵⁴ 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

uniranno le zone liberamente accessibili con i quartieri residenziali, le zone di svago, i siti panoramici e i monumenti. Tali esigenze sono strettamente collegate con quelle di protezione della natura e del patrimonio culturale

Obiettivo del Comune è il miglioramento degli aspetti qualitativi e quantitativi delle diverse tipologie funzionali di verde verso una politica di spazi maggiormente differenziati e la creazione dei corridoi verdi di collegamento tra le varie aree ricreative anche in forma di piste ciclabili⁵⁵. Questo 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.

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 tradizionale (in particolare nel fondovalle sempre più votato a una agricoltura intensiva e monoculturale) è stata individuata una vasta area agricola di proprietà comunale nei pressi del parco di Gocciadoro (a cui sarà collegata) per la creazione di un "parco frutteto" che, attraverso una programmata fruizione pubblica, abbia anche valore didattico.

Il Comune di Trento ha redatto un Regolamento del Verde, oggi in fase di verifica. Regole di comportamento, di gestione e tutela delle alberature, disposizioni per la protezione di alberi nei cantieri, impianto e tutela di specie di particolare rilievo territoriale, profilassi delle malattie, prescrizione per la conservazione di giardini storici e criteri generali di progettazione, costituiscono l'ossatura di uno strumento nato in considerazione dell'importanza vitale che il verde riveste ai fini culturali, igienico-ambientali, ricreativi e paesaggistici, di contenimento del livello di inquinamento, di conservazione della biodiversità.

L'albero in città svolge un ruolo essenziale dal punto di vista ecologico e paesaggistico. Il ruolo ecologico è ormai sancito da molteplici studi scientifici soprattutto quando si passa dalla pianta isolata a formazioni più consistenti che contribuiscono a migliorare la qualità dell'aria, giustificando ampiamente il costo del loro impianto. Il Comune di Trento ha recentemente redatto un Piano decennale di gestione delle alberate allo scopo di aumentare il numero di specie presenti in ambito urbano, garantendo l'impianto di almeno 600 nuove piante.

La Consulta Comunale per il Verde Pubblico è un organismo di partecipazione istituito con delibera del Consiglio comunale ed è disciplinata dal Regolamento del Consiglio

evindenziate ricalcando in parte antiche vie abbandonate, ipotizzando il recupero di aree marginali degradate e prevedendo la costituzione di nuovi collegamenti; tra questi un tracciato unisce i tre giardini storici della zona (giardini di Villa Mersi e di Villa Tambosi a Villazano e giardino di Villa Zelgher a Madonna Bianca), mentre un altro prevede il collegamento tra Madonna Bianca e il "Bosco della città" sul Doss di San Rocco, area boschiva di grande importanza ecologica e ricreativa progettata e gestita dalla Provincia. Il recente "recupero" del Doss di San Rocco e la sua destinazione a bosco della città rafforza l'idea della valorizzazione della collina di Povo. Il Doss di Sant'Agata si caratterizza per la qualità del paesaggio umano legata ai terrazzamenti ed alle aree prative della sommità. Terzo vertice di un triangolo ideale è il Doss Trento, la cui forte "personalità" necessita di valutazioni quanto mai attente.

⁵⁵ Al momento è in costruzione il tratto che correrà lungo una sponda del torrente Fersina e quello che collegherà piazza Dante con l'abitato di Gardolo.

Tra gli obiettivi presenti più importanti c'è la progettazione e realizzazione del nuovo parco di Melta, con l'ambizioso fine di riqualificare un'area urbana marginale degradata e di creare un polo verde a nord della città.

comunale, entrato in vigore nel settembre del '98. Ne fanno parte rappresentanti di associazioni ambientaliste, enti e istituzioni portatrici di interessi collettivi e di rilevanza pubblica in materia di verde e di ambiente in genere. Suo compito è fornire pareri consultivi in merito alle scelte circa la destinazione di grandi aree pubbliche e di ogni altra questione che si ritenga utile per il verde pubblico. La Consulta del Verde, con l'intento di inserirsi nel dibattito che porterà l'Amministrazione comunale a elaborare le indicazioni programmatiche per la revisione del PRG, ha proposto la redazione di un "Piano Struttura Paesistico - Ambientale" basato su obiettivi generali di protezione della natura e del paesaggio, da cui far derivare obiettivi specifici e conseguenti misure per la loro realizzazione.

4.4.2. Le aree di pregio naturalistico

Fanno parte del sistema ambientale del territorio comunale alcune aree di grande pregio naturalistico, in parte note perché individuate nell'elenco ufficiale dei "biotopi"⁵⁶ del PUP del 1987, in parte conosciute solo dagli addetti ai lavori, ma meritevoli di protezione particolare: una rete di biotopi per 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 rivalutare l'elemento acqua nel paesaggio.

Il Comune di Trento, con la collaborazione di diversi enti di ricerca scientifica tra cui il Museo di Scienze Naturali, ha attivato uno studio delle componenti naturali, rilevatosi indispensabile per la qualità ambientale del territorio e per la sua gestione⁵⁷. È prevista anche l'elaborazione di una carta delle emergenze naturalistiche della città, quale strumento indispensabile per la valutazione del grado di valore ecologico delle diverse aree del territorio (rilievi recenti, per esempio, hanno evidenziato la presenza di specie ragguardevoli anche nel tessuto urbano in corrispondenza di antichi percorsi pedonali, e anche in questo caso la salvaguardia dell'ambiente coincide con il mantenimento del paesaggio).

Tra i biotopi non compresi negli elenchi ufficiali va ricordata la zona umida di Roncafort per l'eccezionale interesse botanico. Si trova in un lembo di terra tra l'interporto doganale e la ferrovia del Brennero ed è una prateria di circa mezzo ettaro con piccoli specchi d'acqua, "la zona umida floristicamente più interessante della piana dell'Adige".

Il biotopo delle foci dell'Avisio (che interessa anche il territorio di Lavis) è uno dei pochi ambienti di fondovalle istituiti e fatto oggetto di interventi di rinaturalizzazione. Localizzata sull'asse di importanti rotte migratorie, la foce si sta rivelando preziosa per il restauro ecologico di una zona depauperata pesantemente dalla pressione urbanistica. È minacciata dal progetto della tangenziale nord.

La rupe boscata di Sopressasso e gli stagni a nord-ovest di Vela, con grandi sottorocce e microambienti rocciosi sono un ambiente notevole, con siti di nidificazione di specie rupicole rare nonché di rapaci di grande importanza. Dal punto di vista botanico, annovera alcune specie di notevole valore ecologico.⁵⁸

Sul Monte Bondone la distesa delle Viotte, ricoperta da una prateria la cui composizione floristica è molto eterogenea, costituisce 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 tobiera delle Viotte, il "biotopo" vero e proprio situato nella

⁵⁶ Un biotopo è lo spazio vitale di un'associazione di organismi caratterizzato dall'insieme di fattori fisici e chimici di un dato sito. Il concetto di biotopo viene usato quale sinonimo di ambiente o spazio vitale.

⁵⁷ Attualmente il Museo sta curando i contenuti scientifici e didattici di un percorso naturalistico sul Doss Trento in collaborazione con un grafico, cui è stato chiesto di individuare anche un percorso chiaro e riconoscibile di collegamento tra il Doss Trento e la città.

⁵⁸ Vi si trova una specie proveniente dalla Romania, *Corispora tenella*, segnalata come unica stazione per l'Italia.

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 Viotte deriva dallo sci da fondo. Con la sistemazione delle piste il mosaico vegetale superficiale viene asportato e distrutto, gli strati torbosi sottostanti portati allo scoperto e si interferisce con l'assetto idrologico provocando localmente il drenaggio dell'acqua.⁵⁹

Il Doss Trento è un nodo fitogeografico di elevatissimo 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.

Il Monte Barco, biotopo istituito nel 1990, è situato nella zona più settentrionale dell'altipiano del Calisio e ricade solo per una piccola parte nel comune di Trento (per il resto nel comune di Albiano). Si tratta di una rete di 21 zone umide di modesta estensione che comprendono specie rare o rarissime. È particolarmente importante perché inserito in un contesto ambientale soggetto a pesante azione antropica (industria del porfido).

⁵⁹ Fa parte del territorio Comunale, ma è di proprietà provinciale, la riserva integrale delle Tre cime del Bondone istituita nel 1968 che si estende dalle Viotte (m 1580) al Cornetto (m 2176) gestita dal Servizio Parchi e Foreste Demaniali della PAT. Nella piana delle Viotte c'è uno dei più importanti giardini botanici alpini, fondato nel 1938, che ospita più di duemila specie di fiori provenienti dalle principali catene montuose del mondo. È gestito dal Museo Alpino di Scienze Naturali. Nella conca delle Viotte si trova anche il Centro di Ecologia Alpina che finanzia e coordina studi sull'ambiente alpino.

5. UN'AGENDA DI TEMI E PROBLEMI DELLA CITTA'

5.1. *Un primo quadro delle questioni da affrontare*

Una prima lista di problemi di rilievo per il futuro Piano comprende questioni di natura e di carattere molto diverso, che vanno da temi generali quali la qualità urbana (da perseguire attraverso modi appropriati di costruire la città partendo dagli spazi aperti, dal miglioramento insediativo ed edilizio, dal sistema del verde), a singoli "nodi irrisolti" presenti da tempo a Trento e spesso vissuti come una testimonianza della scarsa attenzione dedicata ai temi urbani da parte dell'amministrazione pubblica, anche quando i soggetti coinvolti sono diversi.

Relativamente alla qualità degli spazi aperti, va sottolineato che le caratteristiche della nostra città danno a tale problema un taglio ben diverso da quello tipico dei grandi centri urbani, dove esso è ben più drammatico. Nondimeno, si tratta di un problema sentito, che influisce sulla percezione degli spazi, sul modo di viverli e di frequentarli, insomma sul senso che si ha della qualità della vita. Il Municipio sta operando da tempo su alcune parti urbane (il centro storico in particolare), sul sistema viario, sul verde, su molti luoghi pubblici, ma i risultati sono ancora parziali perché manca un buon raccordo con le azioni dei singoli operatori privati entro un "disegno di suolo" unitario e soprattutto sensato. Anche su questo il futuro Piano dovrà fornire degli strumenti di intervento.

Il problema della qualità edilizia contribuisce, assieme a quello degli spazi aperti, a definire il tema della "bellezza della città", troppo spesso ignorato o sottovalutato. Non è un problema semplice da affrontare, ma va in ogni caso fatto qualche approfondimento relativamente alle relazioni tra le regole urbanistiche ed edilizie definite dal piano e le realizzazioni fisiche, in termini di qualità architettonica, di organizzazione degli spazi aperti, di qualità ambientale.

Quanto alle questioni più specifiche, la lista di seguito proposta vuole essere un primo passo verso la definizione di una "agenda" di problemi da sottoporre a discussione per assegnare delle priorità (quali urgenze si pongono, quali risorse destinare) e far convergere gli sforzi analitici e progettuali verso azioni significative, all'interno di un percorso di concertazione che eviti le situazioni di stallo verificatesi in passato.

Come detto, non si tratta di una lista esclusiva, ma di una prima individuazione di tematiche che appaiono rilevanti nel contesto del piano regolatore. Per esempio, alcune questioni che sono state dibattute di recente (il potenziamento dell'aeroporto, per dirla una, o le destinazioni di alcuni "vuoti urbani") in questa fase non appaiono avere grande rilevanza urbanistica (le trasformazioni indotte non sono di grande scala, pur riguardando decisioni rilevanti sotto altri profili, per esempio quello economico); mentre altri temi, troppo a lungo ignorati, dovrebbero essere riportati in primo piano (la riqualificazione della stazione, per esempio, o l'attuazione coerente delle operazioni richieste da alcune immagini proposte per la città dell'oggi e per quella del futuro).

5.2. *I distretti centrali*

5.2.1. *Il cuore della città*

Ormai nel centro storico di Trento abita una quota molto modesta della popolazione residente in comune (il 3,7%) e mediamente un po' più anziana⁶⁰, con oltre metà delle

⁶⁰ 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.

famiglie formate da componenti singoli dei quali circa il 30% di età superiore ai 65 anni, con una presenza degli stranieri percentualmente doppia rispetto al resto della città (4,5%) e con un buon numero di persone che vi trovano un alloggio per così dire provvisorio, nel senso che provengono da fuori e che in seguito si spostano in altre zone più spiccatamente residenziali.

Il 53% delle unità edilizie è adibito ad abitazioni (con superfici mediamente ridotte) mentre le rimanenti sono destinate a molteplici attività, soprattutto commerciali e terziarie, ma pure artigianali, molte delle quali riguardano i servizi alla persona. Le condizioni generali vanno ritenute buone se non proprio ottime perché negli ultimi anni il centro storico è stato oggetto di molti interventi pubblici e privati di recupero e valorizzazione, ma oggi si pongono problemi di ulteriore valorizzazione ai quali l'amministrazione comunale non è insensibile⁶¹.

Tra questi accenneremo soltanto alle questioni dell'uso o riuso adeguato di alcuni 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 (futuro Museo archeologico?), le Poste in via Calepina (futuro albergo?), addirittura la Curia (ma si tratta solo di uno *scoop* giornalistico).

Ma il problema urbanistico più urgente e sentito è senz'altro quello della accessibilità e della sosta veicolare in rapporto a una pedonalizzazione del centro storico (che è già spinta ma che si vorrebbe estendere) e alla realizzazione di un sistema di percorsi ciclabili ben integrato a quello delle zone esterne adiacenti (peraltro insufficientissimo). Se si ritiene pertanto indispensabile irrobustire decisamente il servizio di trasporto pubblico con i provvedimenti cui s'è già accennato al paragrafo 4.2., si propongono tuttavia anche nuovi parcheggi proprio sul posto, come per esempio nell'ambito di un progetto ITEA in zona S.Maria Maggiore-S.Margherita, sotto Piazza Dante e sotto Piazza della Mostra, tutte ipotesi suggestive ma ancora prive di verifiche approfondite sulle effettive ricadute di queste collocazioni sul traffico nelle aree circostanti e sugli aspetti economico-finanziari delle intraprese. Non sono i soli casi, del resto, come vedremo, e su tutti questi temi il futuro Piano dovrà certamente misurarsi. In particolare però dovrà esprimersi su quello più maturo che è certamente il complesso problema di Piazza della Mostra.

L'idea di una sistemazione architettonico-urbanistica di Piazza della Mostra e di tutta l'area antistante il Castello del Buonconsiglio⁶² risale alla fine degli anni '80, quando la Giunta comunale ne affidò il progetto a Giancarlo De Carlo. La elegante e celebre soluzione del 1990 concentrava l'attenzione sulla configurazione della piazza⁶³ e prevedeva tre tipi di intervento: nel tessuto circostante⁶⁴, nel sottosuolo⁶⁵ e in superficie⁶⁶.

⁶¹ 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.

⁶² La zona è caratterizzata dalla presenza monumentale del Castello, staccato però dalla piazza e dalla città. Anche gli edifici che delimitano la piazza sul lato opposto al Castello sono privi di un vero e proprio rapporto con lo spazio antistante e sembrano costituire quasi più il limite fisico della città storica in quella direzione. In questo quadro complesso si inserisce il continuo e intenso traffico veicolare della via Bernardo Clesio, che acuisce la separazione tra la piazza e il Castello.

⁶³ (...) è interessante notare che veniva criticata e considerata determinante non tanto la presenza di un intenso traffico, ma proprio la qualità della configurazione, giudicata casuale, trasandata, squilibrata nell'insieme delle sue parti. In altre parole, incapace di polarizzare un contesto urbano tanto importante. (...) L'ipotesi di intervento che ha finito col profilarsi è stata quella che bisognasse riprogettare la configurazione della Piazza con l'obiettivo di farla diventare un vero contesto urbano e cioè uno spazio significativo ... (dalla relazione De Carlo, 1990)

⁶⁴ (...) una delle questioni più importanti da affrontare per contribuire alla vitalizzazione della Piazza è quella di incanalare nel suo invaso le energie che circolano nel tessuto urbano circostante ... che, se trovassero ragioni per ancorarsi e rigenerarsi, riprenderebbero impulso per tornare nella via del Suffragio e da lì diffondersi nel tessuto urbano del Centro Storico. (...) stabilendo connessioni tra le sequenze, liberando dalle ostruzioni aggiunte nel tempo, aprendo sottopassi e portici ... si riescono a ottenere percorsi sufficientemente ampi e molto suggestivi (ivi)

Ma non ebbe seguito per mancanza di fondi o meglio, a seguito di avvicendamenti in seno alla Giunta comunale, per una diversa prospettiva di investimenti che vennero sostanzialmente dirottati dalla città ai sobborghi. L'ipotesi di utilizzare il sottosuolo di Piazza della Mostra per parcheggi e spazi espositivi a potenziamento del polo museale che gravita attorno al Castello del Buonconsiglio emerse per la prima volta nel 1996, con quella di rivedere il progetto De Carlo, in sede di Commissione consiliare per l'urbanistica e la viabilità, discutendosi di zona a traffico limitato. L'anno successivo, dibattendosi sulla Variante al PRG per opere pubbliche, si precisò l'idea di realizzare un nuovo Museo archeologico negli spazi dell'attuale Questura, della quale si decise proprio allora lo spostamento nella zona delle caserme Bresciani in via al Desert⁶⁷. In esecuzione di quanto votato dal Consiglio comunale, nel 1997-98 gli Uffici comunali predisposero dunque un progetto preliminare di riqualificazione.

Il progetto comunale - che oggi è inserito nel PRUSST approvato ai primi del 2000 nel settore di intervento volto alla riorganizzazione del sistema viabilistico cittadino - mira a riqualificare la Piazza della Mostra eliminando radicalmente il traffico di attraversamento e la sosta in superficie, e crea uno spazio espositivo sotterraneo di 3600 mq collegato con quelli della attuale Questura e destinato al nuovo Museo archeologico del Trentino. Adottando un tunnel più lungo di quello del progetto De Carlo (sotto via Bernardo Clesio, via dei Ventuno e Port'Aquila) e mediante la rimozione del semaforo di via Torre Verde e la sostituzione di quelli di Piazza Venezia con una rotatoria a due livelli che connette i flussi provenienti da via Venezia, via della Cervara, via dei Ventuno e largo Porta Nuova, il traffico viene dunque riorganizzato in una vasta zona, mentre per la sosta si prevede un parcheggio sotterraneo di 4 piani capace di circa 400 autovetture, servito dal tunnel. Invece sulla sistemazione della piazza il progetto punta su una essenzialità che dovrebbe esaltare la naturale ricchezza architettonica degli spazi, ma risulta così sbrigativo da raccogliere subito nella stampa numerose critiche che lamentano la sensazione di vuoto inconduso e la scarsa attenzione offerta a uno spazio così importante e di tali dimensioni, con la richiesta di recuperare l'originario progetto De Carlo. Anche nella discussione avvenuta in Giunta comunale nel febbraio 1999 sono espresse forti perplessità, oltre che sull'arredo di Piazza della Mostra, sull'impatto della rotatoria in Piazza Venezia e sulla conseguente riduzione del suo bel giardino⁶⁸.

La Giunta dispone quindi una consultazione con le componenti della città per approfondire gli aspetti critici emersi nella discussione e rinvia a un momento successivo

⁶⁵ (...) l'intensa corrente di traffico ... costituisce uno degli ostacoli fondamentali non solo allo sviluppo di interrelazioni tra il Castello e il Centro Storico, ma anche al fatto che la Piazza della Mostra sia davvero una piazza. Perciò il problema dell'eliminazione del traffico o ... è diventato una delle intenzioni principali del progetto. Nell'ipotesi di risolvere il problema utilizzando una galleria, sono stati stabiliti alcuni limiti: tracciato il più breve possibile, senza sottopassare edifici; investimento contenuto; realizzazione in tempi brevi; (...) e fare della galleria uno spazio significativo per la sua intrinseca qualità tecnica e per la sua esplicita qualità architettonica: un vero contributo all'abbellimento della città (...). Nella parte centrale della Galleria lo spazio si sviluppa su due livelli: quello superiore è la carreggiata delle macchine, quello inferiore è il piano del parcheggio che contiene 70 posti macchina a disposizione dei residenti e delle attività che si svolgeranno nella Piazza. (...) In vari punti la luce naturale si riversa nell'interno, in modo continuamente diverso: per dare all'automobilista punti di riferimento, per designare le diverse zone zone del percorso e del parcheggio, per accrescere la suggestione dello spazio. Dal livello della Piazza, attraverso i lucernari e le varie scale di accesso e sicurezza, si può guardare dentro lo spazio sotterraneo (ivi).

⁶⁶ (...) si è cercato di (...) configurare un insieme morfologico unitario e composto di molte parti diversificate, attraverso un'operazione compositiva che tende a ordinare la differenziazione in un unico sistema coerente. La prima intenzione è che lo spazio allungato della Piazza della Mostra debba essere percepito come insieme di più spazi conclusi in loro e tra loro correlati (...) una sequenza di spazi minori. Per ristabilire un contatto tra il Castello e la Contrada Tedesca (...) il terreno è stato modellato in modo da eliminare la forte differenza di quota (...) si è preso partito dai dislivelli per generare una proliferazione di luoghi minori coordinati da un luogo maggiore che li comprende tutti (ivi).

⁶⁷ La mozione dei consiglieri Goio (già "committente" del progetto De Carlo nelle vesti di sindaco) e Filippin (che presentò un suo progetto quale contributo alla discussione), entrambi architetti, fu approvata a larghissima maggioranza dal Consiglio comunale nel maggio del 1997 assieme a un ordine del giorno della Commissione cultura.

⁶⁸ In particolare da parte dell'allora assessore all'ecologia De Bernardis.

le scelte circa i soggetti, le modalità e i tempi di finanziamento dell'opera; ma le scadenze del PRUSST bruciano i tempi. Tutto deciso, dunque? Pare di sì. Ma nella vicenda l'approccio viabilistico e funzionalista di tipo ingegneresco ha sicuramente distorto l'intento prioritario, che era e rimane 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. Ma soprattutto il futuro Piano dovrebbe verificare seriamente l'effettiva necessità del marchingegno viabilistico del progetto comunale con l'impatto non trascurabile della complessa rotatoria in Piazza Venezia, e soprattutto l'opportunità di prevedere in pieno Centro Storico un parcheggio di tali dimensioni, che genererebbe in tutti i dintorni un traffico ben superiore all'attuale. Il progetto De Carlo originario forse aveva dei limiti, ma al momento appare ancora la soluzione migliore e comunque va senz'altro conservato per quanto attiene alla soluzione data allo spazio pubblico di relazione tra castello e città.

5.2.2. *Le aree ex ferroviarie a nord della Stazione*

Le aree subito a nord delle stazioni della FS e della Trento-Malé sono tuttora occupate dall'insieme piuttosto unitario di immobili e sedimi della vecchia zona ferroviaria e doganale cittadina, dei quali è da tempo prevista la dismissione e che in parte sono già dismessi, oltre che dalla stazione della Trento-Malé, che invece è nuovissima. Il PRG vigente vi ha individuato due comparti destinati il primo a zona F1 "per attrezzature pubbliche e di uso pubblico di interesse urbano per amministrazione e servizi pubblici", edificabile con fabbricati alti fino a 5 piani e con un indice edificatorio di ben 5 mc/mq; e il secondo a "zona ferroviaria". Questa determinazione - insieme a formidabili interessi immobiliari - ha creato i presupposti di problemi urbanistici cruciali, finora rimasti in ombra ma meritevoli della massima attenzione.

Entrambi i comparti appartenevano in origine a "Metropolis", società delle FS operante in tutta Italia; e il primo di essi - 30.600 mq divisi in due lotti dalla linea del Brennero - è quello le cui problematiche sono tanto più mature quanto più preoccupanti⁶⁹. Nei primi anni '90 "Metropolis" entrava in trattativa con la Provincia per valorizzare la sua capacità volumetrica complessiva, ben 153.000 mc. Nell'ambito delle verifiche allora compiute, nel 1992-93 veniva elaborato uno studio sommario di fattibilità⁷⁰ per un complesso polifunzionale, che contemplava nel lotto A un insediamento terziario amministrativo pubblico inteso quale complemento del vicino complesso provinciale del Centro Europa di via Romagnosi e come parte sostanziosa di un unico "polo" urbano (l'altro polo provinciale è pensato a Trento Nord) dove concentrare molti dei servizi ancora disseminati in città; e nel lotto B un terminal polimodale del trasporto pubblico, pure provinciale⁷¹. Tra il 1993 ed il '95 questo studio fu portato in Commissione edilizia, dove

⁶⁹ 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 vecchi fabbricati austriaci per le abitazioni dei ferrovieri, e una striscia di suolo "a scavalco" della ferrovia che collega centralmente i due lotti. Attualmente il lotto A è libero salvo che per la presenza di binari fuori uso, mentre nel lotto B oltre a questi ci sono anche la nuova stazione della Trento-Malé, un parcheggio piuttosto ampio e alcune di palazzine, fra cui quella della Dogana tuttora in funzione.

⁷⁰ A firma dell'architetto G. Ziosi.

⁷¹ 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

raccolse pareri non sfavorevoli, ma con la richiesta di approfondire la problematica dei parcheggi, della circolazione interna e degli impatti sul traffico urbano, e quella di ristudiare la serie di palazzine del lotto A. Intanto, mentre si procedeva alla definizione di un protocollo d'intesa fra "Metropolis" e Provincia (concordato nel febbraio del '96) si costruiva la nuova stazione della Trento-Malé.

L'accordo di programma tra Provincia, FS e Ministero delle Finanze fu siglato nell'ottobre del 1997 e con l'occasione fu data notizia della prossima attuazione del progetto, citando la sopraelevazione della stazione della Trento-Malé con un piano di uffici, il suo collegamento in quota con gli uffici del corpo assegnato al terminal delle autocorriere e alle sue 22 pensiline, la costruzione di nuovi 140.000 mc tra uffici e servizi pubblici e di 1000 posti macchina nei parcheggi interrati⁷². L'attuazione dell'intervento complessivo fu affidata alla "Metrotrento" SpA, società a capitale misto costituita allo scopo nel maggio del '98 che però non venne omologata dal Tribunale. Nel novembre dello stesso anno FS e PAT sottoscrissero un nuovo protocollo d'intesa concordando che l'iniziativa sarebbe stata sviluppata direttamente dalla Provincia, la quale stipulò il contratto di acquisto delle aree nel dicembre successivo. E poiché questo contratto prevede che i terreni divengano disponibili entro il 2001, c'è da aspettarsi che entro brevissimo tempo si entrerà nella fase realizzativa.

Tutto ciò, va però osservato, in mancanza di qualsiasi serio studio di inquadramento o analisi dell'impatto urbanistico di quanto si andrà a costruire e a mettere in funzione. Stupisce che dalla fine degli anni '80 non si siano mai considerate le ricadute generali di interventi tanto massicci in questa parte nevralgica della città, che pure dovrebbero essere notevoli. Ma a questa vera e propria mina vagante si aggiunge adesso quella del secondo comparto, un'area di forma triangolare, sempre ex ferroviaria ma ancora più interna, che si incunea a nord tra il lotto A del primo comparto e la linea del Brennero. Rimasto di proprietà di "Metropolis", quest'ultima ne ha richiesto recentemente (sia pure in modo assai informale) il cambiamento di destinazione da zona ferroviaria a zona F1, anche qui con $I_f = 5$ mc/mq. Ora, se il suo eventuale accorpamento nell'area del lotto A del primo comparto, quello provinciale, ridurrebbe decisamente alcuni dei suoi problemi di configurazione spaziale e di accessibilità dal quadrante ovest-nord-ovest, inserire ulteriori volumetrie in un contesto che risulterà estremamente congestionato appare certamente impossibile.

I problemi sono dunque due:

- sottoporre al più presto a valutazione preventiva di impatto urbanistico il programma urbanistico-edilizio provinciale in modo da poter provvedere almeno alla mitigazione delle eventuali criticità, e

- scongiurare senz'altro l'insorgere di iniziative nel secondo comparto che non siano integrate a quelle già delineate nel primo, e soprattutto di attese in merito ad altre possibilità edificatorie sul posto.

Il caso impone inoltre due riflessioni più generali: sull'assetto e sul dimensionamento complessivo del settore terziario in città, in ordine a quanto si sta muovendo corposamente anche in altri distretti; e sulla opportunità di assegnare indici volumetrici così elevati in generale e in particolare ad aree destinate a equipaggiamenti pubblici

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 i velli del terminal;

- il recupero delle due case dei ferrovieri, che misurano 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.; e di 831 posti macchina.

⁷² 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.

(sono "servizi" o funzioni che invece richiedono "servizi"?), soprattutto se non ricadenti in comparti dove intervenire con procedimenti perequativi ovvero di distribuzione di oneri e "premi" volumetrici a più proprietà.

"Metropolis" a parte, il soggetto più coinvolto in qualunque decisione municipale è in ogni caso la Provincia, il cui programma di riassetto spaziale in città si conosce ancora troppo poco: e questo è un problema ulteriore.

5.2.3. *L'Università*

Il ruolo dell'Università a Trento è già stato ricordato parlando del PRUSST. Vanno individuate ora le problematiche di assetto urbano in relazione alle prospettive di consolidamento e di sviluppo dell'Ateneo. Nel complesso l'Università tende ad assestarsi su un numero di 15-16.000 studenti circa, una dimensione ragguardevole che consente di strutturare un'offerta di livello elevato. Ma l'Ateneo peserà in modo significativo sulla vita della città anche per le attività e le iniziative che si sviluppano attorno a esso.

Quali sono i temi del PRG in merito? Da un lato alcune questioni di organizzazione fisica degli spazi universitari, dall'altro aspetti di integrazione tra le funzioni e di miglioramento complessivo della qualità urbana, condizione sempre più importante per lo sviluppo delle funzioni innovative.

L'assestamento delle sedi universitarie sta procedendo secondo un modello bipolare, che vede da un lato l'integrazione di alcune sedi e attrezzature con la zona adiacente al centro storico lungo via Verdi ("polo umanistico"), dall'altro la collocazione delle sedi scientifiche a Mesiano e a Povo ("polo scientifico").

Il polo umanistico è formato dalle sedi di Sociologia, Giurisprudenza ed Economia collocate lungo via Verdi, un'asse che verrà rafforzato dalla collocazione della Facoltà di Lettere in via Tommaso Gar e della Biblioteca universitaria nel piazzale Sanseverino. Accanto a queste sedi si trovano funzioni accessorie quali la mensa (che si pensa di spostare nell'ambito del ex Mercato ortofrutticolo) e verranno posti alcuni uffici e servizi (ex Mulino Vittoria).

Il polo scientifico è diviso tra Mesiano (Facoltà di Ingegneria) e Povo (Scienze). Il relativo isolamento del primo insediamento sollecita iniziative per rafforzare l'integrazione tra la sede universitaria e la città, migliorando in particolare i collegamenti. La sede di Povo, verso la quale gravita un numero minore di studenti, gode di una migliore integrazione con il sobborgo, che offre residenzialità, attrezzature di base e una naturale connessione con l'IRST, che si trova a due passi.

Gli organismi residenziali e altre attrezzature sono distribuiti in città, spesso in luoghi di notevole prestigio (il Rettorato, per esempio).

L'assetto attuale si è venuto configurando nel corso del tempo secondo un processo adattivo che pare tutto sommato equilibrato, ma alcune questioni rimangono aperte.

L'Università costituisce un momento di grande vitalità urbana: il notevole numero di iscritti, l'elevato tasso di frequenza, la moltiplicazione delle occasioni di incontro, di studio e di formazione, le attività di ricerca, di seminari e convegni comportano notevoli flussi di persone che contribuiscono a formare quella varietà e quella complessità urbane che appaiono appropriate alla situazione di via Verdi, mentre pongono qualche problema in collina. Si tratta di un aspetto che riguarda non solo l'Università ma tutte le grandi attrezzature (si pensi all'Ospedale) che, per l'alto numero di persone attratte e per le numerose attività coinvolte, creano un tipico "effetto città", che va però governato e anche valorizzato. Nel caso dell'Università si rischia di perdere un'occasione di grande rilievo, in quanto si fanno venire meno le connessioni a lungo invocate. Le situazioni di Mesiano e di Povo, in particolare, lasciano prevedere prossimi adattamenti delle sedi attuali per dare spazio alle attività che via via vengono avviate e per ospitare le attività indotte, in gran parte compresse per la mancanza di spazi adeguati (aule, parcheggi, servizi

complementari). Nel caso dello spostamento di alcune funzioni consolidate, quali l'IRST, verrebbe avviato un complesso riassetto da controllare con attenzione nei suoi esiti, valutando i reali benefici per la città derivanti dalla ricollocazione di tale attività.

Trattando dell'Università, si deve infine considerare che l'innovazione è un elemento costitutivo di tale istituzione, il che significa che i rapporti tra l'Ateneo e la città non si possono ritenere mai definiti una volta per tutte, nemmeno per quanto riguarda l'assetto fisico-spaziale. In particolare, vanno considerate con attenzione le conseguenze che la prossima attuazione della riforma universitaria (il cosiddetto 3+2) potranno avere non tanto sul numero degli studenti, quanto sulla maggiore continuità tra la formazione scolastica superiore e la laurea di primo livello (i primi 3 anni). Inoltre, la maggiore diversificazione dei titoli di studio, sia nel primo livello che nel secondo (la laurea specialistica) potrà comportare ulteriori esigenze di spazi per la didattica, da organizzare entro percorsi che possono richiedere la contiguità tra le diverse localizzazioni. Anche qui, si tratta di suggerire e cogliere delle opportunità, non solo di risolvere problemi contingenti.

5.2.4. L'Ospedale

Quello dell'Ospedale è un tema a due facce perché riguarda da una parte il destino dell'attuale complesso e del suo sedime, un'area posta nel bel mezzo della città (conservare l'organismo potenziandolo e cercando di eliminare i suoi difetti, oppure abbandonarlo e destinarlo ad altre funzioni? e quali?) e dall'altra l'opzione di trasferirlo altrove (dove? quando? a che costi? con quali vantaggi?). In effetti, si tratta di uno dei maggiori problemi urbanistici di rango davvero strategico che il futuro Piano dovrà affrontare. Ma vediamo qual è lo stato di avanzamento di una storia ormai molto lunga.

L'Ospedale S. Chiara, un complesso di diversi volumi concepito nel 1958 e cresciuto a tappe in 40 anni nella zona meridionale della città, nel 1990 è stato oggetto di sostanziosi investimenti per ampliare e aggiornare ulteriormente diverse strutture⁷³. Altri e più importanti interventi migliorativi sono stati programmati successivamente per la riorganizzazione delle degenze, 3 nuove sale operatorie, 35 nuovi ambulatori e nuovi studi medici, una centrale tecnologica e il rifacimento degli impianti, del sistema distributivo e delle facciate, con un costo di 96 mld suscettibile di aumenti⁷⁴. La decisione poi di procedere con ulteriori opere - un fabbricato di 6 piani, un complesso per parcheggi coperti ecc. - è degli ultimi mesi. Oggi l'organismo conta circa 1100 letti (981 per le degenze e 121 per servizi di day hospital) e misura circa 250.000 mc, ma i nuovi lavori - che potrebbero iniziare entro il 2001 e concludersi in 4-5 anni - ridurrebbero la capienza a 840 letti aumentando per contro la volumetria totale di circa 40.000 mc.

Malgrado ciò, l'Ospedale rimane in condizioni strutturalmente critiche per via della collocazione in mezzo al quartiere della Bolghera, in un'area soffocata dal traffico urbano e divenuta troppo stretta, non facilmente accessibile e priva della possibilità di dotarsi di parcheggi e altri equipaggiamenti complementari: solo i nuovi volumi comportano 215 posti macchina in più da realizzare sul posto, ma si citano fabbisogni dell'ordine dei 700 posti. In prospettiva, forse, questa criticità potrebbe venire ridotta con l'istituzione del servizio di metropolitana sulla linea FS della Valsugana, una fermata del quale potrebbe servire l'Ospedale dal lato del parco Gocciadoro; con la realizzazione della linea di trasporto urbano veloce; e con la costruzione di un grande parcheggio multipiano accessibile da via Vicenza. Ma si tratterebbe di palliativi, perché non cambierebbero né la tipologia stessa dell'Ospedale, ritenuta ormai vecchia e del tutto superata, né la sua posizione, giudicata intrinsecamente incompatibile col tessuto urbano circostante.

⁷³ 50 mld di lire per una nuova "pietra" di servizi (pronto soccorso, rianimazione ecc.), 20 mld per i reparti emodialisi e infettivi, 11 mld per altre opere.

⁷⁴ Progetto di Carlo Aymonino.

Infatti da qualche anno - accanto alle azioni rivolte a una progressiva ristrutturazione sul posto come prevedono il PRG vigente e il PUP, il quale conferma il sedime esistente con qualche estensione nei pressi, ma difficile da realizzare e il cui costo è stimato comunque in 120-150 mld - è maturata l'ipotesi alternativa di un vero e proprio rifacimento dell'Ospedale: un organismo interamente nuovo ("regionale" secondo alcuni, "provinciale" secondo altri) da realizzare in una località diversa e più idonea di quella attuale sotto diversi profili, compresi quelli urbanistici. Per affrontare la questione nel 1998 la Giunta Provinciale ha istituito un Gruppo di lavoro presieduto dall'Assessore alla Sanità e attività sociali e costituito da funzionari provinciali e qualche esperto esterno, il quale ha prodotto nel febbraio del 1999 un primo documento, "Il Nuovo Ospedale Regionale Trentino". Conduso il lavoro del gruppo "NORT", sempre nel 1999, è stato costituito un secondo gruppo di lavoro, questa volta allargato anche a rappresentanti del Comune di Trento, col compito di definire gli elementi strutturali e funzionali del nuovo organismo che intanto è diventato "NOT", cioè Nuovo Ospedale del Trentino.

Il rapporto "NORT" delinea le alternative considerate, quella preferibile e le strategie da seguire. L'idea è che i reparti di degenza vadano ridotti a 800 letti (4,5 per acuti + 1 per lungodegenti ogni 1000 abitanti), che invece si debbano molto sviluppare i servizi e le strutture ospedaliere vere e proprie, articolate in modo completamente diverso da oggi, e che il tutto vada dotato di numerosi e corposi "prolungamenti esterni" ovvero di spazi ed edifici per attività per esempio formative o didattiche, per il "comfort alberghiero", per parcheggi (il garage multipiano) ecc. Con ciò, pensando a un organismo flessibile e modulare capace di crescere per fasi e costituito da corpi di fabbrica bassi con pochi percorsi verticali, il documento "NORT" ritiene necessari una superficie utile di 100-120.000 mq, di cui 98.000 per i reparti con degenze, e un volume di 400-500.000 mc (500-625 mc/letto). Stimati i costi in 400 mld o più, sull'unico problema urbanistico (peraltro decisivo) e cioè quello della nuova localizzazione, "NORT" (pp.74-75) si limita a segnalare i seguenti requisiti dell'area da individuare⁷⁵, che sono:

- giacitura prevalentemente pianeggiante;
- ottime caratteristiche di salubrità e di sicurezza sotto ogni profilo;
- ottima accessibilità nei riguardi del territorio, e cioè prossimità alle grandi infrastrutture di trasporto dell'asta dell'Adige e delle loro maggiori diramazioni;
- prossimità alla zona urbana;
- assenza di interferenze negative con la città ma possibilità di interagire con essa in fatto di complementarietà e di ricadute positive dei "prolungamenti";
- significativi caratteri paesaggistici e ambientali, riconoscibilità del sito in termini percettivi;
- disponibilità, ovvero facilità di acquisizione;
- assenza di servitù e/o vincoli urbanistici, ovvero possibilità di modificarli.

Nell'ottica "NOT" invece i fabbisogni si riducono a 650 letti; ma - aggiungendo a quelli ospedalieri veri e propri i volumi relativi a una scuola infermieristica e di aggiornamento professionale, un asilo nido per i figli dei dipendenti, una foresteria con ristorante, alcune attività commerciali attinenti le necessità degli utenti di tutto ciò e il garage multipiano, peraltro già contemplati da "NORT" - il volume complessivo richiesto sale a 600.000 mc e anche i costi lievitano⁷⁶. Ipotizzando infine una densità territoriale massima di 3,0 mc/mq, cioè dell'ordine di quella media delle zone edificate in Comune di Trento, "NOT" conclude che l'area minima necessaria debba misurare almeno 20 ettari e quindi, tenendo conto dei requisiti esposti da "NORT" e di questa superficie, individua alcune ipotesi di localizzazione. I risultati fin qui ottenuti da tutte queste indagini, tuttora in via di

⁷⁵ Pare che del rapporto esista anche una versione dotata di carte, che però non è stata diffusa.

⁷⁶ Sulla stampa il 18.11.99 si parla di 7-800 mld, il 9.12.99 di 800 mld, cioè circa 1,23 miliardo di lire per letto.

approfondimento, hanno fatto emergere quattro alternative di localizzazione, tutte nel quadrante meridionale del comune, e precisamente: a) un'area tra il Fersina e la nuova bretella stradale prevista dal PRG tra la circoscrizione sud e la città, in località al Desert; b) un'area in località le Ghiaie; c) un'area tra Romagnano e Ravina; d) un'area in località S. Vincenzo, vicino a Mattarello.

Le caratteristiche di queste aree (tenendo conto che si tratta sempre di suoli pianeggianti) sono riassunte nel quadro 9.

Quadro 9

ALTERNATIVE "NOT" PER LA LOCALIZZAZIONE DEL NUOVO OSPEDALE

	<i>area di via al Desert</i>	<i>area alle Ghiaie</i>	<i>area Romagnano – Ravina</i>	<i>area in S. Vincenzo</i>
<i>superficie disponibile</i>	circa 27,00 ettari	poco più di 35 ettari	molto di più di 50 ettari	molto di più di 50 ettari
<i>stato attuale</i>	suoli tra l'Adige e la ferrovia occupati in parte dalla Caserma Bresciani, in parte dalle strutture sportive in loc. Trenti nello e da serre comunali, in parte da magazzini provinciali; e in parte privati	in parte suoli agricoli di buona qualità tra la ferrovia e la zona sportiva, senza strutture aziendali importanti e con attività resi duale; in parte suoli edificati con edilizia varia	suoli agricoli di buona qualità, lontani da centri abitati, privi di servizi significativi, lambiti a est dalla Autobrennero	suoli agricoli di buona qualità oltre l'estrema periferia sud di Trento, vicino a Mattarello, compresa tra la SS.12 e la ferrovia, presso l'aeroporto
<i>contesto</i>	periferia urbana con grandi potenzialità di valorizzazione	periferia urbana; un'area produttiva e una sportiva nelle adiacenze	fondovalle rurale in sinistra Adige	fondovalle rurale in destra Adige
<i>destinazione PRG</i>	zona militare (in parte)	area agricola primaria	area agricola primaria	area agricola primaria
<i>collegamenti con la città</i>	bus linee 12 e 18	nessuno (linea 4 in via De Gasperi)	bus linee 12 e 18	bus linea 8 ogni 18 minuti (futura linea bus veloce)
<i>accessibilità con mezzi privati</i>	ottima (tangenziale)	oggi scarsa, ma destinata a migliorare con lo svincolo "al Marinaio" (tangenziale)	oggi scarsa, domani facilmente migliorabile	da SS.12, potenziabile (eventuale stazione metropolitana sul sedime FS?)
<i>penalizzazioni ambientali</i>	rumore da traffico stradale e ferroviario	rumore da traffico ferroviario	rumore da traffico autostradale	rumore da traffico ferroviario, stradale e aeroportuale
<i>sicurezza</i>	area di controllo 2a e 2b penalità gravi e medie (rischio di esondazione)	area di controllo 2b penalità gravi e medie (rischio di esondazione)	area di controllo 2f (rischio di esondazione)	area di controllo 2b penalità gravi e medie (rischio di esondazione)
<i>servitù, vincoli</i>	servitù militare e prossima a decadere e impegno dell'area per il nuovo Carcere e la nuova Questura, tutto da verificare		passaggio di 4 elettrodotti	possibili servitù aeroportuali (se l'aeroporto sarà ampliato)
<i>proprietà, acquisibilità</i>	proprietà in parte già comunale e provinciale, ma soprattutto militare, con disponibilità di cessione alla Provincia	3 ettari comunali (Maso Ghiaie); per il resto proprietà privata frazionata poco disponibile alla cessione	proprietà privata unitaria disponibile alla cessione (Fondazione Crosina Sartori)	proprietà privata frazionata

Allo stato attuale della discussione, apparendo ora molto meno problematica di qualche mese fa la prospettiva di poter condurre in porto una trattativa con l'Amministrazione militare per la cessione di alcune caserme al Comune e/o alla Provincia, l'area preferibile risulta senz'altro quella al Desert (ex Caserma Bresciani). Salvo ridiscutere l'intera impostazione della questione o a mettere in campo altre alternative, la scelta del futuro Piano comporta comunque :

- una verifica della politica sanitaria a livello provinciale o meglio del modello di Ospedale da assumere (studio di fattibilità, anche schematico), e quindi una analisi dei rapporti tra il nuovo Ospedale, i suoi "prolungamenti" e la città;
- la verifica della rispondenza agli altri requisiti richiesti (significatività, qualità ambientale (cfr. paragrafo 4.3.1) ecc.);
- una vera e propria valutazione scientifica delle alternative localizzative ancora aperte e dei rispettivi impatti urbanistico-ambientali;
- una seria prefigurazione dei costi di acquisto, equipaggiamento, costruzione ecc., e dei relativi benefici.

Tutto ciò senza trascurare - ovviamente - l'altro aspetto della questione, e cioè il destino dei fabbricati e del sedime attuali, sui quali non esiste alcuna opzione nota diversa da quella implicita negli investimenti fin qui compiuti e/o già programmati. E ricordando che i soggetti coinvolti nella decisione sono il Comune di Trento, la Provincia, l'Azienda Sanitaria, gli imprenditori privati da coinvolgere negli auspicati ma ancora incertissimi meccanismi di *project financing*, oltre - naturalmente - agli attuali proprietari dei suoli dell'area da acquisire.

Naturalmente, i tempi da contemplare per la realizzazione del nuovo Ospedale, sia ristrutturandolo a fondo, sia trasferendolo e ricostruendolo, sono dell'ordine di lustri.

5.3. La fascia urbana lungo l'Adige

La problematicità dello sviluppo della fascia fluviale compresa fra l'autostrada e la ferrovia nel tratto delimitato a nord dal ponte di San Lorenzo e a sud dal previsto nuovo casello autostradale e dall'aeroporto è determinata dal confluire in questo settore di sviluppo, assolutamente strategico e fondamentale per il futuro della città, di una serie di spinte all'urbanizzazione e di ipotesi localizzative che devono essere necessariamente e accuratamente verificate, selezionate e rese l'una all'altra congruenti.

Le aree più significative ricomprese nella fascia fluviale sono, brevemente, le seguenti.

In sponda destra dell'Adige si trovano:

- il Doss Trento destinato dal PRG vigente a verde pubblico di interesse urbano (168.571 mq), un'area di grandissimo interesse culturale e ambientale, che richiede una valorizzazione, anche se sconta una evidente difficoltà di accesso;
- lo Stabilimento Italcementi, un'area dove proseguono parzialmente attività produttive (mentre è dismessa da tempo la cava), ancora destinata a zona a servizi di interesse urbano per l'istruzione superiore (47.770 mq), nonostante l'ipotesi della creazione di un polo scolastico sia nei fatti tramontata;

Sulla sponda opposta, nella fascia tra l'Adige e la ferrovia, da nord a sud, troviamo:

- l'area ex gasometro (12.218 mq di superficie), di proprietà pubblica e destinata dal PRG a zona a servizi di interesse urbano per le strutture dell'amministrazione pubblica, dove è stato redatto un progetto per la creazione di un nuovo polo degli uffici comunali;
- il piazzale Sanseverino destinato dal PRG a zona per servizi di interesse urbano per le strutture dell'amministrazione pubblica (6.936 mq) dove è prevista la creazione della nuova biblioteca universitaria;
- il Palazzo delle Albere, che ricade in zona destinata dal PRG per servizi di interesse urbano per le attrezzature culturali e sociali, di proprietà pubblica (16.783 mq);
- lo Stadio Briamasco, di proprietà comunale, che insiste su un'area destinata a servizi per le attrezzature sportive (23.155 mq);

- l'area ex Michelin, che il PRG vigente definisce zona produttiva del settore secondario esistente e di completamento. Le possibilità di intervento sono dunque limitate alla manutenzione ordinaria e straordinaria, uno stato di congelamento che deriva da una variante introdotta nel 1994 tesa a garantire il mantenimento dell'attività produttiva della società Michelin. Il PRG89 aveva qui operato una delle sue scelte più significative, prefigurando un grande sistema di zone C4 (per la formazione dei luoghi centrali). Spostata l'attività produttiva, il futuro disegno di quest'area è delineato da un Ordine del giorno del Consiglio Comunale che impegna l'amministrazione a una variante al PRG al fine di consentirne l'edificazione con destinazioni di interesse urbano e secondo criteri di qualità architettonica. La superficie totale, considerando l'intero comparto tra la ferrovia e via Sanseverino, comprese proprietà differenti dalla Michelin, è di 143.160 mq;

- la Caserma Pizzolato, destinata a verde pubblico di interesse urbano (106.124 mq);

- l'area dei campi da allenamento "Trentinello", di proprietà pubblica e destinata dal PRG a zona a servizi di interesse urbano, in parte per attrezzature sportive e in parte per verde pubblico (119.276 mq).

- le caserme Bresciani, destinate nel '97 a zona a servizi per attrezzature dell'amministrazione e dei servizi pubblici, nell'ipotesi della creazione del nuovo Carcere e della nuova sede della Questura (40.947 mq);

- le caserme Pezzoli, destinate dal PRG vigente in parte a zona a servizi di interesse urbano, in parte per attrezzature dell'amministrazione e in parte per verde pubblico (145.137 mq);

- l'area sportiva delle Ghiaie, destinata a zona a servizi di interesse urbano per attrezzature sportive, di proprietà pubblica (135.959 mq). Attualmente è in fase di conclusione il cantiere per la realizzazione del palazzetto dello sport.

È evidente come questa sia l'area urbana in assoluto meglio accessibile e grvida di sviluppi per le grandi attrezzature urbane. La scorrevolezza del traffico garantita dagli assi infrastrutturali esistenti, la possibilità di potenziare le relazioni trasversali con la città centrale e con la sponda destra dell'Adige, la stessa presenza del fiume e del fondale montano del Bondone come valori paesaggistici da riscoprire e rivalutare, da tempo hanno concorso a designare questo settore urbano come la futura alternativa all'omai satura e consumata area di concentrazione delle attività di livello urbano che negli anni '60 e '70 si era disegnata - con i pessimi risultati che sono sotto gli occhi di tutti - nel settore urbano settentrionale lungo via del Brennero e via Bolzano.

Il rapido processo di dismissione in corso di aree industriali obsolete (Italcementi, Michelin, Gasometro) e il parallelo processo di dismissione annunciato delle aree militari danno finalmente sbocco concreto alle attese create negli anni su questo vasto complesso, in parte già consolidate nelle scelte del PRUSST di recente approvato dal Ministero competente.

La ridda di ipotesi localizzative avanzate di recente da enti pubblici e privati su questa fascia è veramente impressionante e per certi versi preoccupante:

- nuovo Ospedale localizzato di volta in volta sulla sponda fra Ravina e Romagnano, sui suoli agricoli della località San Vincenzo parallelamente all'aeroporto, nell'area antistante alla zona sportiva delle Ghiaie e nell'area delle attuali caserme presso lo sbocco in Adige del torrente Fersina;

- eventuale ampliamento e potenziamento dell'aeroporto con creazione di voli di linea regolari (di per sè conflittuale con almeno una delle ipotesi ospedaliere di cui sopra) e molto controverso per i dubbi sollevati sulle reali economie di scala di tale scelta in rapporto agli scali di Bolzano e Verona, sulla credibilità dell'investimento economico a esso connesso in termini di bilancio costi-benefici, sulle conseguenze di impatto ambientale prevedibili;

- nuovo Carcere e nuova sede della Questura, anch'essi ipotizzati sulle aree demaniali in dismissione delle caserme, attività per propria natura fortemente "separate" o "segregate" (il Carcere, ovviamente) e pertanto assolutamente inadatte a integrarsi in un

contesto urbano gravido di sviluppo (tale scelta è resa appetibile solamente dall'occasione offerta dalla permuta di suoli fra enti dello Stato);

- nuova area per alloggiamenti militari in sostituzione (concentrata) delle attuali caserme, da conservare in un lotto scelto fra quelli esistenti o da localizzare altrove;

- ampliamento e potenziamento delle attrezzature sportive ubicate nell'area delle Ghiaie, con possibile realizzazione del nuovo stadio in sostituzione dell'esistente al Briamasco;

- ampliamento e potenziamento delle attrezzature culturali e museali: oltre al destino del MART a Palazzo delle Albe si discute da tempo di possibili spostamenti del museo archeologico (attualmente ubicato al Castello del Buonconsiglio), del Museo Tridentino di Scienze Naturali (attualmente in Palazzo Sardaña) nell'ambito di una possibile trasformazione in Museo della Scienza e della Tecnica, della sede ITC attualmente ubicata in Santa Croce, oltre che della formazione di una grande rinnovata biblioteca universitaria (ipotizzata in piazzale Sanseverino) e di un possibile nuovo museo o casa della città;

- creazione di nuove strutture per il tempo libero, lo sport e lo spettacolo connesse soprattutto con le esigenze della popolazione studentesca e universitaria (mensa, cinema multisala, palestre e campi per le attività ginniche e sportive, sale per riunioni e concerti, ecc.);

- razionalizzazione e potenziamento delle attività espositivo-fieristiche oggi ospitate nell'ambito dell'ex-centrale ortofrutticola, pur in una condizione di "nicchia" nei rapporti con le grandi fiere di Bolzano e di Verona;

- creazione di un polo scientifico-tecnologico incentrato sull'ipotizzato trasferimento dalla collina di Povo del prestigioso Istituto per la Ricerca Scientifica e Tecnologica, e rapportabile ad attività produttive a esso connesse del segmento, per così dire, "immateriale" e del terziario avanzato;

- creazione di un nuovo polo degli uffici comunali, pensato sull'area dell'ex-Gasometro;

- dotazione massiccia di strutture per il parcheggio, per lo scambio intermodale (con la prevista linea metropolitana di superficie, con la nuova linea rapida di trasporto pubblico nord-sud) e con tutte le attrezzature commerciali, turistiche e di ristoro di cui tali strutture in genere si contornano;

- installazione di nuove attrezzature turistico-ricettive, oltre che di nuove quantità residenziali, anche per categorie speciali come gli studenti, e dei relativi servizi commerciali.

Tutto ciò va inquadrato in una serie eccezionalmente importante e decisiva di interventi per il miglioramento della rete infrastrutturale viaria e di trasporto (ferrovia e metropolitana di superficie; autostrada e nuovi caselli; strada tangenziale con relative rettifiche e nuova galleria sotto il Doss Trento; nuovi agganci e raccordi alla tangenziale, con il raccordo già appaltato in località Muredei, fondamentale per un rapporto più diretto con la città sud, ed il nuovo ponte sull'Adige la cui posizione rimane tuttora in discussione; verifica e eventuale riprogettazione del tracciato della circonvallazione interna costituita oggi da via Sanseverino). E senza dimenticare l'aspetto originario più importante e che rischia di essere travolto da tutti questi movimenti "tellurici", e cioè la necessità di valorizzare, anzitutto, le potenzialità naturalistiche e paesistiche costituite dal fiume Adige e dall'affluente Fersina e dalle vedute panoramiche verso il Bondone e il Doss Trento, con la costituzione di un vero e proprio parco fluviale, in cui entra di diritto anche la considerazione delle possibilità di risanamento e utilizzo del canale Adigetto in termini di *loisir*.

Come si vede, si tratta di un movimento di forze davvero ingente, che richiede enormi investimenti e un'eccezionale cautela nel trovare livelli di coerenza credibili all'interno di un disegno urbano efficace e lungimirante. Non è davvero pensabile che su quest'area si

addensino tutte queste spinte, senza alcuna regola gerarchica e senza direttive di progetto capaci di selezionarle e comporle in un serio disegno organico.

La problematicità dell'operazione è accentuata dal possibile conflitto di competenze generato dal sovrapporsi di decisioni dei vari enti pubblici (Provincia, Comune, Università, ITC, ecc.) e privati (Iniziative Urbane, Italcementi ecc.). 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.

La necessità di un piano-quadro capace di configurare questo organico disegno e di normare i singoli interventi nei termini di un quadro di coerenza credibile è dunque più che evidente. Il concorso bandito dalla società Iniziative Urbane, di concerto con l'amministrazione comunale, per l'area ex-Michelin e adiacenze, sta producendo una riflessione ampia e ricca di idee sui più diversi versanti e la redazione di suggestive ipotesi alternative. Si tratta di un'esplorazione progettuale fondamentale e ineludibile, che sarà certamente utile per delineare la strategia definitiva per tutto questo settore urbano. Esso delinea anche un'efficace e inedita forma di utilizzo dell'istituto del concorso di architettura in termini di esplorazione progettuale allargata all'intera classe professionale degli architetti e degli ingegneri, che potrà essere perfezionata e riproposta in futuro anche in altre situazioni problematiche.

Ma anche tale complesso di interventi, favorito dall'approvazione del PRUSST, non può prescindere dall'aver fatto totale chiarezza sul quadro di coerenza prima detto.

È questo il compito arduo che attende la prossima fase di lavoro sulla Variante 2000 del PRG e darà il via definitivo alla pianificazione attuativa di quanto previsto nel PRUSST.

5.4. I distretti settentrionali

5.4.1. La zona dell'ex scalo Filzi e il suo intorno

La zona in questione si trova a cavallo del tratto iniziale di via del Brennero e pur trovandosi a ridosso della città, ha connotazioni tipicamente periferiche, con una porzione significativa occupata dallo scalo merci. Vi si incontrano edifici commerciali e terziari, distributori e depositi di carburante, capannoni, il deposito autocorriere della società Atesina e altro ancora. L'ampia area, non solo è priva di un sistema di percorsi chiaramente strutturato, ma è resa informe dalla molteplicità delle tipologie edilizie che si susseguono in modo assolutamente casuale.

Il PRG vigente indica sul lato est di via del Brennero una zona edificata satura, delle zone per terziario direzionale, una zona per edilizia residenziale pubblica e una zona C4. Sul lato ovest di via Brennero, da sud verso nord sono previste una zona servizi a verde pubblico, una piccola zona a parcheggi e infine una zona mista per la formazione dei luoghi centrali. La necessità di operare una ridefinizione del disegno urbano di questa parte di città va di pari passo con quella di prevedere la localizzazione in altre parti del territorio di attività non compatibili con la residenza (depositi carburanti, deposito della Atesina, scalo ferroviario) e un altro problema riguarda la necessità di individuare modalità e formule normative per attivare processi di miglioramento dell'assetto dei luoghi indicati.

Per quanto riguarda l'area dello scalo merci, la cui trasformazione appare prossima, si ricorda che il PRG vigente la destina in parte a zona edificabile ma soprattutto a verde pubblico. Nel settembre del 1998 Provincia Autonoma di Trento, Comune e Ferrovie dello Stato hanno sottoscritto una convenzione la cui finalità è di portare a compimento il trasferimento dello scalo nella zona di Roncafort. La convenzione prevede tutta una serie di "passaggi" dai quali risulterà che il Comune potrà disporre, a fronte della cessione delle

aree di sua proprietà a Roncafort, di un'area di circa 4,5 ettari ubicata in fregio a via Brennero. La Provincia provvederà a finanziare e a realizzare tutte le opere relative alla costruzione del nuovo scalo ferroviario di Roncafort, del nuovo scalo commerciale pubblico (sempre a Roncafort) e quelle relative allo spostamento del tracciato della Ferrovia Trento-Malé.

In ordine ai tempi di attuazione si ritiene, sentiti gli uffici competenti, che l'insieme delle opere a carico della Provincia potrà essere completato in circa tre anni. Le Ferrovie dello Stato hanno predisposto un piano guida relativo al comparto C4 dal PRG lungo il tratto iniziale di via Brennero, nell'ambito del quale saranno demoliti alcuni dei manufatti esistenti e costruiti tre nuovi complessi per una cubatura totale di circa mc 20.000: Uno di questi complessi, sarà destinato a ospitare la sede della Dogana che attualmente si trova in uno degli immobili recentemente acquisiti dalla Provincia, nell'ambito dell'operazione "ex Metropolis" ricordata avanti. Anche qui, non esiste alcuno studio preventivo di impatto urbanistico, un problema che però non sembra possa essere rimosso dal futuro Piano.

5.4.2. L'asse di via Brennero-via Bolzano

Il maggior problema da affrontare circa le aree miste per la formazione di "luoghi centrali" quali catalizzatori degli sviluppi edilizi limitrofi (le zone C4 cui si è accennato nel paragrafo 3.2.5) - un problema davvero grosso - è quello del cosiddetto "Corso Nord", una delle indicazioni basilari del PRG89.

Secondo le sue previsioni originarie il Corso Nord avrebbe dovuto appunto svilupparsi con una collana di tali luoghi centrali lungo via del Brennero e via Bolzano, nell'ipotesi di spostare la SS 12 di fianco alla tangenziale nord e di interrare la ferrovia Trento-Malé in un nuovo tracciato sotto l'arteria esistente, con funzioni di metropolitana. Ora, nelle zone C4 in questione non sono stabiliti degli indici di densità fondiaria, ma delle volumetrie massime totali, molto elevate (gli indici corrispondenti 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. La fortissima densità prevista in tali luoghi centrali e il loro carico di utilizzi massivi richiedono ovviamente un'altrettanto grande dotazione di spazi a parcheggio per lo più in superficie (dato che la realizzazione in interrato è spesso molto gravosa, in questa zona dove la falda è quasi subaffiorante, cfr. paragrafo 4.3.1), dotazione funzionale 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, avrebbe dovuto configurarli come bellissimi "spazi di relazione".

Ricomporre oggi questo progetto già tanto compromesso appare un'impresa disperata, ma il futuro Piano 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 strategica diventata una qualsiasi strada-mercato, opulenta e banale come tutte quelle del mondo. Ma anche prendendo atto che gran parte delle ipotesi originarie hanno ormai perso corpo perché della tangenziale nord si sta parlando oggi come negli anni '80; l'idea della metropolitana interrata è del tutto tramontata, pur rimanendo valida quella di utilizzo della Trento-Malé quale linea di trasporto urbana; le attese edificatorie per l'intero quadrante sembrano in flessione, mal supportate da un mercato attualmente stagnante; e l'intero sistema lineare ha per spina portante non un "Corso" cittadino neppure in embrione, ma solo una grossa arteria supertrafficata e non attraversabile, una vera barriera priva di qualsiasi qualità funzionale e formale.

5.4.3. I sedimi industriali dismessi di "Trento Nord"

Nel quadrante settentrionale della periferia due grandi aree che in totale sono ampie 137.150 mq, separate dalla ferrovia del Brennero e disposte rispettivamente dalla parte est fino a via Brennero e da quella ovest fino a via Maccani, costituiscono un distretto che

- senza forse essere davvero strategico - da almeno un decennio è certamente tra i più problematici della città e dell'intera Provincia⁷⁷. Le due aree non hanno fra loro alcuna relazione salvo la comunanza dei proprietari maggioritari subentrati a quelli delle due industrie dismesse e della vicenda urbanistica vissuta, il fatto di trovarsi abbinate nel sistema dei tre comparti nei quali si articola il Programma integrato di riqualificazione del distretto Trento Nord (comparto B/C)⁷⁸, e quello di soffrire delle medesime criticità, le stesse che hanno condotto all'attuale situazione di congelamento urbanistico.

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 del 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 aventi 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 così come la indispensabile bonifica preventiva dei suoli ex industriali, altamente inquinati da idrocarburi aromatici nell'area ex Carbochimica e da piombo nell'area ex Sloi⁷⁹.

Ben presto però il problema della bonifica e dei suoi costi ha acquistato una rilevanza ben diversa e a quanto pare inaspettata, anche perché - 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 si era riferiti in materia, come il decreto Ronchi⁸⁰. Dopo alcune stime generali e orientative parecchio allarmanti⁸¹, le cifre più precise e circostanziate sono state fornite alla fine del 1999 da uno studio specifico commissionato allo scopo dal Comune di Trento⁸². Questo lavoro, indubbiamente il più aggiornato, considera diverse alternative di intervento ("leggero" ovvero "integrale", a seconda degli usi del suolo da consentire una volta conclusa la bonifica⁸³) con costi che - a seconda delle scelte urbanistiche ovvero politiche che verranno fatte circa le destinazioni future delle due aree - possono variare da 106 a 181 mld⁸⁴, inferiori dunque ai 200 mld stimati pochi mesi

⁷⁷ 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 MITe 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).

⁷⁸ Il comparto A è costituito dal cosiddetto "Magnete", complesso edilizio di 160.000 mc in corso di realizzazione.

⁷⁹ Lo studio SGS redatto dai proprietari in quel frangente ha quantificato il costo di questa bonifica - che doveva rivelarsi il principale inghippo dell'intera faccenda - in 5,5 mld, senza considerare che nella zona sono presenti anche delle rogge di proprietà della Provincia, delle FS e della Maffei, a loro volta da bonificare.

⁸⁰ I parametri di riferimento iniziali delle bonifiche sono stati desunti dalle norme olandesi vigenti in quegli anni.

⁸¹ Per esempio 75 mld per l'ex Carbochimica, 45 mld per l'ex Sloi, 80 mld per le rogge, in tutto 200 mld, cifre comparse sulla stampa locale nel novembre-dicembre 1999.

⁸² Lo studio dei proff. ingg. A. Piepoli e G. Andreottola è stato presentato nel febbraio del 2000 proprio in concomitanza con la pubblicazione del Regolamento del decreto Ronchi.

⁸³ 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.

⁸⁴ Per l'ex Carbochimica i costi della bonifica vanno da 25-35 a 60-66 mld, per l'ex Sloi da un minimo di 44 mld a 66 e anche a 80 mld, mentre per le rogge si attestano sui 35 mld.

prima, ma in ogni caso di gran lunga maggiori di quelli conteggiati nel 1994 e considerati dal Programma integrato.

Questo dato mette naturalmente in crisi tutti i contenuti del Programma stesso, peraltro vanificati - in linea di principio - dalla sua mancata entrata in vigore⁸⁵. Che fare, dunque? Aumentare una edificabilità già tanto elevata per ridurre l'incidenza unitaria dei costi di bonifica, che sono dell'ordine delle 380.000 lire/mc cioè tanto da mettere comunque fuori mercato qualsiasi prodotto residenziale? Oppure azzerare tutto e ricominciare daccapo, magari ripartendo dal PRG89? La seconda opzione non pare affatto da scartare. Va comunque osservato che:

- la bonifica va comunque eseguita e 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;

- gli interventi di bonifica possono godere di contributi statali in percentuali che variano sensibilmente a seconda se le loro finalità sono pubbliche ovvero private, ed esiste la prospettiva di potersi avvalere di contributi europei;

- i tempi da prevedere per la progettazione e l'esecuzione della bonifica preventiva sono dell'ordine dei lustri, anche se si decidesse per gli interventi più "leggeri" (e quindi per usi non-edificatori, e tantomeno residenziali);

- il Programma di intervento è scaduto e dunque si pone l'alternativa di tornare alla situazione di normativa urbanistica precedente alla variante del 1994, un'ipotesi molto interessante nell'ottica delle finalità generali attribuita al nuovo PRG, la quale comporta problematiche di indennizzo piuttosto che di risarcimento ai privati che appaiono meritevoli di rapidi e seri approfondimenti. Anche i temi della equità e della tutela degli interessi pubblici prima che di quelli privati affermatasi con la variante del 1994 sono rimessi in gioco con forza dalla nuova situazione;

- nella questione, oltre al Comune col nuovo PRG, sono naturalmente coinvolte la Provincia⁸⁶, la ASL e lo Stato.

In ogni caso il prossimo passo da compiere è quello delle "analisi di rischio" richieste dalle nuove norme nazionali e da tutti gli esperti consultati, le quali implicano la verifica preventiva di ogni azione di bonifica in ordine alle destinazioni urbanistiche sia di PRG che di qualsivoglia piano attuativo (vedi paragrafo 4.3.1). Queste a loro volta dipendono da scelte che mettono in gioco l'intero futuro di un distretto tanto derelitto quanto aggravato dalle attese e da una rilettura o ri-valutazione dei carichi insediativi effettivamente ammissibili in questo quadrante, degli effettivi fabbisogni residenziali pubblici e privati nell'intera città, della accessibilità e della riorganizzazione del sistema infrastrutturale, ecc. ecc.

5.4.4. *La zona C4 di Canova*

La località di Canova è posta nell'area settentrionale dell'area urbana, all'altezza di Gardolo, tra la circonvallazione della Valsugana, l'asse di via Brennero e la ferrovia. Si tratta di un'area di recente urbanizzazione attorno ai pochi masi agricoli che si ponevano come centri di colonizzazione di un territorio lambito dall'Adige e sottoposto a periodiche inondazioni (vedi paragrafo 4.3.1.). La realizzazione della ferrovia nel secolo scorso e il processo di progressiva espansione urbana hanno posto le premesse per il consolidamento del nudo abitato lungo via Paludi. Il processo di edificazione prosegue ancora con operazioni di saturazione e di sostituzione edilizia, in particolare lungo via Brennero e ai margini dell'edificato. A ovest invece permane un'ampia area agricola

⁸⁵ 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.

⁸⁶ La Provincia, a sua volta, ha affidato un ulteriore incarico di studio per la bonifica allo specialista W.Genthe.

stretta tra l'edificato e la ferrovia, i cui destini appaiono compromessi dall'urbanizzazione casuale che produce una crescente pressione nei confronti del territorio coltivato.

Il quartiere di Canova evidenzia una certa dinamica, perché offre spazi per una edificazione a costi relativamente contenuti. Nel quadro del sistema urbano trentino questo ha consentito la collocazione di una varietà di attività di tipo diverso, come spesso avviene nelle aree di frangia, ma nei tempi recenti appaiono prevalenti le iniziative residenziali. Numerose sono le problematiche che emergono, sia ambientali (vulnerabilità, ventosità, cattive condizioni idrogeologiche, rumore, ecc.) che urbane (esilità del sistema insediativo, separazione dalla città e da Gardolo, carenze di strutture pubbliche, immagine complessiva debole). Tutte sollecitano interventi al fine di riqualificare l'area e integrarla con il sistema urbano più esteso.

Nella Variante 1994 al PRG è stata fatta la scelta di consolidare l'edificato dando risposta, nel contempo, al fabbisogno allora individuato di alloggi di edilizia popolare. Il disegno configurava un preciso impegno pubblico nella gestione dell'operazione, essendo l'area classificata C4 e destinata a edilizia pubblica. Tale classificazione impone la redazione di un piano attuativo con la regia dell'amministrazione comunale, assicurando così il perseguimento delle finalità sociali dell'operazione, la definizione di un preciso disegno urbano, il controllo pubblico. Le intenzioni erano quelle di riequilibrare le funzioni ed i servizi di tutta la comunità di Gardolo, Canova e Roncafort, collocandovi sia residenza che edifici e spazi pubblici, in particolare spazi a verde ed alcune attrezzature di livello superiore. La scheda del PRG relativa alla zona C4 quantifica l'estensione dell'area in 188.500 mq, precisando la capacità edificatoria in 400.000 mc. Potrebbero così essere realizzati circa 800 alloggi, per un totale di circa 2.000 abitanti. La superficie a servizi, verde, strade e piazze è indicata in 80.000 mq, qualificando l'operazione con una marcata destinazione pubblica al fine di riqualificare l'intera area nord della città.

Nel 1996 è stato bandito un concorso a inviti per individuare un progettista che collaborasse con l'amministrazione per la stesura del disegno del nuovo quartiere. Ai progettisti invitati sono stati forniti dei materiali di base, in particolare un dossier contenente indagini territoriali e ambientali e una ricerca sociologica che tratteggiava i problemi emergenti e forniva elementi per il dimensionamento delle attrezzature pubbliche e orientamenti per la gestione dell'operazione quanto ai soggetti sociali coinvolti. Nel corso del 1997 gli undici progettisti hanno presentato gli elaborati, che successivamente sono stati esaminati da una commissione. Sulla base del responso l'amministrazione ha affidato l'incarico di collaborazione all'ing. Mario Basso che, assieme ai tecnici del Servizio Urbanistica, ha affinato la proposta giungendo a uno schema progettuale consolidato.

Ma l'iniziativa attualmente appare bloccata per l'emergere di numerose difficoltà e, più in generale, per il ripensamento dell'operazione stessa. Sono in discussione, in particolare, l'estensione dell'area coinvolta, le quantità dell'edificazione possibile, l'opportunità di conservare una porzione di area agricola, e si profilano dei dubbi relativamente alla fattibilità dell'intervento, tenuto conto della compresenza di altre iniziative con caratteristiche analoghe.

L'approfondimento delle problematiche urbane e ambientali condotto nel corso della procedura concorsuale, sia per quanto riguarda le fasi preparatorie che i successivi sviluppi progettuali, ha messo in luce la complessità delle condizioni dell'area. Da un lato la condizione urbana appare quella prevalente, dall'altro le condizioni dell'urbanizzazione sono quanto mai complesse, scontrandosi con aspetti ambientali di grande delicatezza. In particolare, sia le condizioni idrogeologiche che appaiono critiche per via della falda affiorante e l'esposizione all'Ora del Garda condizionano le modalità dell'edificazione, così come la presenza di strade di grande traffico e della ferrovia del Brennero costituiscono fattori di disturbo. Inoltre, la struttura urbana del quartiere, molto debole e retta da un sistema stradale molto esile, comporta la necessità di realizzare un sistema infrastrutturale completamente nuovo, che si agganci a quello esistente mediante lo

spostamento di talune attrezzature (il campo da calcio a nord) e il completamento di tratti viari a sud.

Permangono in ogni caso le attese nei confronti di un deciso impegno per il completamento dell'attuale edificato di Canova, portandolo alla dimensione e alla complessità proprie di un quartiere. Si tratta di incrementare il numero di residenti, di collocare attrezzature collettive e di strutturare un luogo urbano caratterizzato - per forma e ruolo - da qualche genere di centralità. La vicenda di Canova appare comunque giunta a un punto critico. Il ripensamento in corso riguarda la fattibilità stessa dell'operazione, in quanto si profila il rischio che l'incremento della densità edilizia non consegua i risultati attesi, tenuto conto dei tempi lunghi necessari per l'attuazione della volumetria di piano, delle innovazioni nelle politiche dell'edilizia pubblica e delle incertezze relativamente alle attrezzature collettive da collocare. Quanto alle aree a verde, sicuramente un sistema di parchi potrebbe qualificare tutta l'area urbana, ma la tenuta dell'attuale spazio agricolo costituisce in ogni caso una garanzia di vitalità del paesaggio e di manutenzione del territorio che non va sottovalutata.

L'operazione richiede senza dubbio un ripensamento complessivo. Mentre non sembra possibile la eliminazione in toto della previsione, in quanto permangono delle forti esigenze di riqualificazione di Canova mediante il completamento dell'edificato, vanno attentamente verificate le dimensioni dell'area coinvolta, i contenuti dell'iniziativa, le infrastrutture e le attrezzature richieste. La previsione va infatti collocata entro il quadro complessivo del dimensionamento del piano (servono davvero tutti gli alloggi realizzabili?) ed entro il ripensamento delle modalità attuative.

In breve, l'area di Canova appare tra quelle maggiormente coinvolte da una revisione del modello di pianificazione. Un metodo più flessibile, governato da un lato dalla descrizione e dal rispetto delle condizioni ambientali ed urbane del territorio e dall'altro dalla maturazione di ipotesi di trasformazione specifiche per ciascuna area (piano operativo) può attenuare il ruolo della previsione attuale, collocando le decisioni future entro un processo attuativo per parti, che compensi le zone residenziali con servizi e aree a verde.

5.5. I sobborghi

S'è già visto che il PRG vigente consente ampi margini per nuove edificazioni e che lo sfruttamento delle capacità volumetriche residue delle zone B si sta intensificando anche con interventi sempre più frequenti di sostituzione edilizia (paragrafo 3.2). Procedendo in questa direzione, al limite, le attuali volumetrie prevalentemente residenziali di alcuni sobborghi potrebbero raddoppiare, e questo è un rischio che il futuro Piano deve assolutamente scongiurare, un rischio per nulla astratto dato che negli ultimi dieci anni più di tre quarti dello sviluppo edilizio nel territorio comunale si sono collocati proprio nei sobborghi e che è da qui che proviene la maggior parte delle domande di modifica del PRG vigente rivolte a nuove possibilità di edificazione (paragrafo 3.4). E abbiamo anche visto che oggi, nell'insieme, i quartieri esterni "pesano" demograficamente come il centro cittadino mentre si registra un massiccio fenomeno di suburbanizzazione sia entro i confini comunali che in un'estesa porzione del territorio finitimo (paragrafo 4.1.1). L'espansione nei sobborghi sottolinea dunque l'importanza di questo sistema in quello urbano in senso lato ovvero non solo in termini di individualità geografiche, storiche, insediative e ambientali, ma pure di dimensioni fisico-funzionali.

Lo sfruttamento a fondo degli attuali, forti indici volumetrici nel quale l'ottica della convenienza individuale prevale largamente su quella dell'assetto complessivo delle urbanizzazioni esistenti e il consistente rigonfiamento dell'edificazione in zone già modellate determinano esigenze di attrezzature adeguate, in particolare di strade, che invece non solo mancano, ma che anche dove sono previste è quasi impossibile

realizzare, con gravi, crescenti disagi a fronte dei nuovi flussi di traffico indotti. D'altra parte, proprio nei sobborghi, 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 cittadine⁸⁷. Il futuro Piano dovrà considerare anche altri aspetti della problematica stradale (nei sobborghi, ma anche altrove): per esempio il fatto che oggi le aree dove bisognerebbe far passare nuove strade o allargare quelle esistenti, soggette all'ICI (imposta comunale sugli immobili), comportano spese di esproprio in genere insostenibili da parte del Comune. Lo stesso vale, naturalmente, per tutte le altre categorie di attrezzature urbanistiche.

Una delle intuizioni del PRG89 era stata di favorire la realizzazione di attrezzature e luoghi significativi anche dal punto di vista del disegno urbano nei sobborghi, sia per mantenerli vitali assicurando loro una certa "centralità", sia per limitare la concentrazione dei servizi nella città e quindi per ridurre il pendolarismo interno al Comune, sollevando così, per lo meno parzialmente, una mobilità già messa a dura prova e da molti considerata il vero punto critico della vivibilità di Trento. Ma a dieci anni dalla sua approvazione, verificando quanto e come le previsioni del PRG vigente si sono attuate, questo intento manifesta dei limiti e il futuro Piano dovrà verificarlo a fondo, considerando anche che finora è mancato un approfondimento più attento all'eterogeneità del territorio comunale non solo nel rapporto tra città e sobborghi, ma anche nel rapporto tra sobborghi diversi, mentre queste diversità o diverse caratterizzazioni sono aspetti tanto peculiari da apparire elementi fondativi della ricchezza del contesto locale. Il futuro Piano dovrà tenerne conto con attenzione, soprattutto se vuole privilegiare un approccio metodologico di tipo adattivo nel quale il radicamento sui diversi contesti locali è fondamentale.

5.6. Il 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 e che richiama la cultura alpina della città. Costituisce senza dubbio una dotazione del tutto particolare, per un'area urbana, di spazi aperti e di strutture sportive.

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. Raccoglie infatti molte memorie sportive, ospita numerose attrezzature 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 ancora una volta i problemi del Bondone si deve partire quindi dalla evoluzione del rapporto tra la città e la sua montagna e dal mutamento delle condizioni nelle quali si colloca tale spazio naturale. Si deve così ripercorrere un itinerario iniziato nel primo dopoguerra con l'avventura dello sci, degli impianti di risalita, delle case per

⁸⁷ Un altro problema solo in apparenza marginale importante 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.

vacanze, di 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. 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 PRG89. 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 presto elencati. In primo luogo va considerato come i centri turistici montani mostrino una certa dinamica quando vi sia la possibilità della stagione estiva e di quella invernale e il Bondone presenta delle debolezze su entrambi i versanti, non tanto per la frequentazione giornaliera, quanto per la permanenza di un numero adeguato di turisti nelle strutture alberghiere (durante le "settimane bianche" soprattutto).

La crisi del sistema sciistico 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, considerando che gli alberghi di livello accettabile ne offrono poche centinaia. Le seconde case, pur numerose, contribuiscono inoltre ben poco a garantire un numero continuativo di presenze. Oltre alle carenze nell'offerta alberghiera si pone inoltre 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 di maggiore prestigio, quelli in grado di offrire escursioni prestigiose o la presenza di un insediamento tradizionale attorno al quale confezionare una offerta per villeggiature familiari.

Considerando questo quadro di difficoltà del sistema sciistico, perché non ripartire dalla considerazione che comunque si tratta di una montagna vitale, frequentata quotidianamente da migliaia di persone che nelle diverse stagioni trovano risposta a domande differenti, non necessariamente di pratica sportiva intensiva? Perché non cogliere la varietà del paesaggio, che si apprezza risalendo i versanti, attraversando vigneti, castagneti, praterie, boschi, pascoli, per giungere alle cime? Perché non ripensare al Bondone in termini di paesaggio da conservare nella sua vitalità e complessità, anziché di spazio da attrezzare e urbanizzare?

Idee diverse percorse anche in anni recenti sembrano non avere più credito. 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. Di conseguenza non sembra ipercorribile la previsione di un nuovo grande impianto a fune, già stralciata dal PRG. Probabilmente si deve fare un passo indietro e rileggere le risorse e le problematiche di questa montagna considerando la grande varietà di situazioni, che 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. Anzi, 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 Piano non si trova certamente di fronte a un vuoto di proposte. La complessità dei problemi è ben presente all'amministrazione che nel programma di sviluppo ha elaborato degli indirizzi programmatici e che ha approvato in Consiglio comunale un ordine del giorno che costituisce direttiva per il Sindaco e la Giunta. In tale documento si sollecita un progetto di sviluppo eco-compatibile e si individua nello strumento del Patto

territoriale il mezzo più efficace per coinvolgere i diversi soggetti, coordinandone le azioni e gli investimenti⁸⁸. Gli aspetti qualificanti sono stati individuati nella rinaturalizzazione della montagna, evitando espansioni residenziali e prevedendo solo ampliamenti o spostamenti delle strutture alberghiere; la dotazione di parcheggi; il rafforzamento del legame tra la città e la montagna, integrandone le offerte; la riqualificazione degli impianti esistenti; e infine la 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, sulle quali poi attivare le operazioni economiche.

Il futuro Piano deve pertanto trattare in modo innovativo il tema del Bondone operando degli approfondimenti che colgano la diversa collocazione di questo territorio nello spazio insediativo e nel sistema economico rispetto a pochi anni or sono. Il nodo appare senza dubbio quello dell'attività dello sci da discesa, che richiede una complessa macchina impiantistica, di accoglienza, di organismi complementari. Non è ancora chiaro se la soluzione di alcuni problemi come l'approvvigionamento idrico, i parcheggi, ecc. possa garantire la prosecuzione dell'attività a un buon livello di efficienza e di qualità o se sia necessario ripensare la stessa offerta del sistema (riduzione degli impianti, modello di stazione diverso da quelli dolomitici). Il Bondone però non è solo sci. Una strada da sperimentare può essere quella di uno strumento di intervento che colga i temi del paesaggio più che quelli dell'edificazione e della conservazione dei pregi e dei valori ambientali più che quelli dello sviluppo.

⁸⁸ Comuni di Trento, Garniga Terme, Cimone, Lasino, Calavino, Cavedine, Proposta preliminare per il Patto territoriale del Monte Bondone - 2000.

6. VARIANTE E/O NUOVO PIANO?

Il Piano del quale il Documento Programmatico intende delineare i tratti essenziali dovrà naturalmente inserirsi in un complesso insieme di azioni urbane e territoriali che il Comune di Trento svolgerà - e in parte già svolge - in ordine alle tendenze evolutive in atto, di tipo strutturale, e alle attese dei diversi soggetti in campo, di tipo socio-culturale e politico. Va dunque dato per scontato che esso debba avere delle connessioni tecniche significative con il piano strategico comunale e la programmazione economica, con 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, ai quali qui si può solo rimandare. Nuovi problemi da affrontare riguardano anche altri aspetti, come la flessibilità di uno strumento 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, da attivare di caso in caso; o come la diversità delle prospettive - anche temporali - nella quale le diverse possibili opzioni vanno collocate per essere credibili, condivise e attuabili nel concreto. Non si tratta quindi soltanto di dare delle regole, ma anche di aprire delle possibili alternative con i relativi criteri di valutazione, di determinare la compatibilità fra quanto si ritiene fisso fin da ora e dunque va subito prefigurato per intero e quanto invece va riservato a decisioni successive o a diversi procedimenti di controllo, di specificare i diversi ruoli attuativi e le loro responsabilità.

Naturalmente tale genere di questioni si è posto anche altrove in questi anni di "rifondazione" dell'urbanistica in Italia e in altri paesi europei, e da noi 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 perequazione urbanistica, il *project financing*, la valutazione dei progetti urbani, la legittimazione dei vincoli ecc. ecc., e di conseguenza la bibliografia è sterminata. Qui non è certo il caso di tentarne una rassegna, ma quello che conta è che tutti questi concetti sono ormai usciti dai luoghi deputati alle discettazioni teoriche e cominciano a pervadere concretamente la pratica urbanistica italiana e il suo quadro legislativo. Ci ritorneremo.

Queste semplici osservazioni portano inevitabilmente a concludere che - per quanto riguarda sia i contenuti che la sua stessa forma - il futuro piano urbanistico del Comune di Trento debba avere connotati assai diversi da quelli dei piani per così dire "tradizionali" che l'hanno preceduto, i piani dell'urbanistica autoreferenziale e onnicomprensiva, quella dello zoning e degli standard, della qualità misurata sulle quantità. Non si tratterà quindi di una variante, per quanto profonda, ma proprio di un Piano concettualmente e tecnicamente "nuovo". Naturalmente esso non partirà da zero, bensì da un variegato sistema di decisioni prese e di programmi in cantiere, tra i quali domina un PRG autorevole disegnato solo poco più di dieci anni fa e aggiornato a più riprese in seguito, consolidato tanto dalle realizzazioni cui ha portato quanto dalle potenzialità e dalle legittime attese che ha creato, di ogni tipo. Con il PRG vigente occorre comunque fare i conti prendendo atto dei risultati prodotti dalla sua attuazione (molti dei quali largamente positivi, anche se non tutti), ma pure del fatto che esso appare per un verso sostanzialmente esaurito 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. E ugualmente occorre fare i conti con tutti gli altri fattori di condizionamento normativo e progettuale che sono già in campo, dai Piani vigenti per i vari centri storici alle ultime indicazioni vincolanti del PUP, da quelle del recentissimo

PRUSST alla ultima sentenza della Corte Costituzionale sul rinnovo dei vincoli a indirizzo espropriativo, solo per fare degli esempi.

In conclusione, l'ipotesi che si avanza è di muovere da tutto ciò per introdurre anche a Trento un discorso di innovazione urbanistica che riguardi la natura stessa del Piano da mettere in cantiere, cominciando dalla prima Variante parziale che dovrà avere per oggetto principale l'area della ex Michelin. L'idea è che l'innovazione trentina riesca ad assumere una propria originalità nel quadro nazionale sia per i contenuti che per le forme del Piano, ricercando tale originalità nei caratteri peculiari del contesto provinciale e locale.

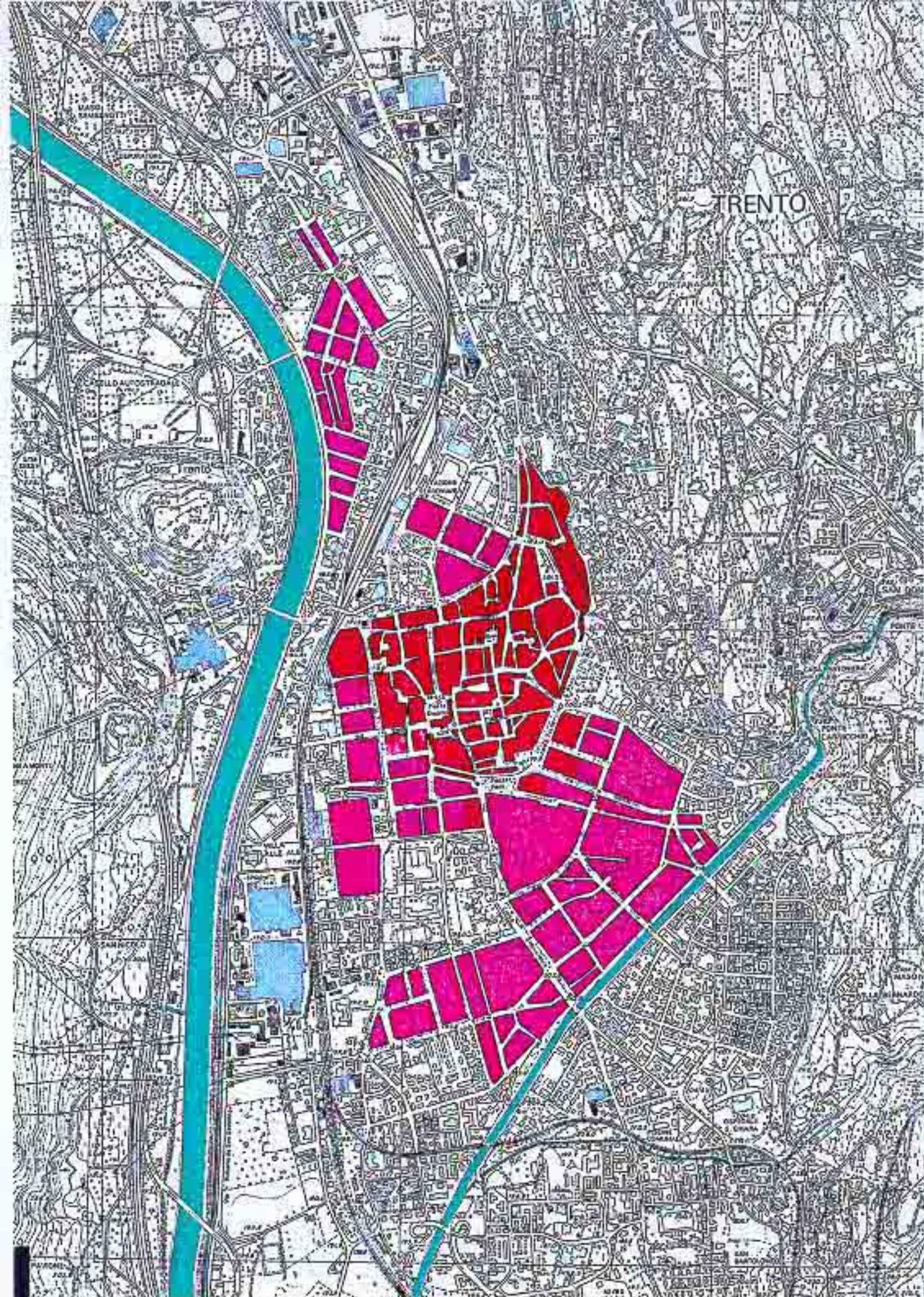
Sotto questi profili due sembrano gli obiettivi da perseguire, rispettivamente in fatto di qualità del sistema insediativo e di modalità operative ovvero di forma del Piano.

Il primo obiettivo è quello di ricondurre il tema della qualità meramente prestazionale del sistema insediativo (quella del PRG vigente, per intenderci) entro quello prioritario, di ordine superiore e di natura più complessa, del valore "civile" (socioculturale, ambientale) espresso dalle configurazioni spaziali dei diversi ambiti del territorio comunale, a vario titolo urbani e non urbani, e inerente la forma di ciascuna membratura degli abitati, i paesaggi nei quali si inseriscono e quelli creati da tali membrature. Due slogan possono sintetizzare questo obiettivo: "nessun intervento di trasformazione senza intento e indirizzo di (ri)qualificazione formale che trovi nella storia e nella geografia dei luoghi le ragioni del suo radicamento e le sue probabilità di successo"; e quindi "nessun elemento del Piano senza una sua specifica anima progettuale".

Il secondo obiettivo è di articolare il futuro Piano in componenti operative reciprocamente correlate, ma di natura diversa (per esempio in fatto di prescrittività delle indicazioni, di soggetti attuativi ecc.) a seconda delle circostanze e delle dinamiche che si tratta di affrontare e delle prospettive temporali che si assumono per l'attuazione. In questo caso lo slogan potrebbe essere: "non un solo PRG, ma un sistema di pianificazione opportunamente differenziato per gradi e per luoghi".

Di questi aspetti del futuro Piano di Trento si dirà rispettivamente nei due capitoli che seguono. Ma va ricordato che naturalmente, pur in forme nuove (per esempio, avvalendosi di un efficace apparato manualistico-informativo), anche il nuovo sistema darà disposizioni e indirizzi soprattutto in termini di assetti e organizzazione fisico-funzionale degli spazi, di usi del suolo, di tipologie insediative ed edilizie, di sistemi e reti infrastrutturali, ecc. In altre parole, il suo resterà un linguaggio urbanistico, sia che prefiguri alle varie scale le trasformazioni desiderate per indirizzarle a dovere (progetti), sia che regoli - in positivo mediante stimoli, in negativo mediante vincoli - le azioni e i processi previsti (norme), sia che descriva i meccanismi dei raccordi con gli altri strumenti del governo del territorio, cui si è accennato all'inizio (in particolare per quanto riguarda i risvolti finanziari e fiscali della tematica urbanistica).

Un'ultima ipotesi va infine formulata: che la prima Variante parziale del PRG vigente funga da introduzione e banco di prova del nuovo sistema di pianificazione. A questo argomento è dedicato la parte finale di questo Documento.



LA CITTA - MOSAICO. Diagramma delle parti principali costitutive della zona centrale urbana, ovvero la città "consolidata".

7. LO SPIRITO E I CONTENUTI DEL FUTURO PIANO: MODELLI INSEDIATIVI E SPUNTI PROGETTUALI

Come s'è visto - con riferimento al primo dei due intenti di fondo di quello che abbiamo chiamato "nuovo sistema di pianificazione urbanistica" del Comune di Trento, cioè alla l'impostazione per così dire filosofica del Piano e alle assunzioni di base circa i suoi contenuti - si ritiene che da oggi in avanti l'assetto urbanistico e ambientale del territorio debba essere impostato e regolato a partire dai modelli insediativi che hanno caratterizzato la storia e che caratterizzano il presente della città e delle sue diverse frazioni, il che impone come prima cosa di riconoscerli ragionando sul rapporto tra insediamenti e paesaggio, ovvero 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. Cosa significa radicarsi urbanisticamente su una ritrovata "trentinità" genetica dei luoghi e al tempo stesso pianificare innovativamente per progetti?

7.1. Trento città di valle e di fiume

Trento è infatti "città di valle", sita fin dalle origini in posizione strategica in un punto-chiave della valle atesina, protetto a occidente dalla singolare altura rocciosa del Doss Trento, sede dei primi insediamenti protostorici e poi di un castello in età altomedievale, a oriente aperto alla confluenza della direttrice proveniente dalla Valsugana attraverso l'impervia valle del Fersina.

Trento è inoltre "città di fiume", poiché già la "città quadrata" fondata dai Romani e poi la successiva "città murata" medioevale ("a foggia di cuore", per usare le parole di Michelangelo Mariani) si appoggiarono entrambe al meandro dell'Adige come per l'appunto un cuore alla sua aorta.

7.2. La città e le frazioni

Ma Trento-città non è che un tassello, sia pure il più importante, di un sistema più vasto di insediamenti, che si estende puntiforme fin da periodi assai antichi sui conoidi di deiezione che scendono lateralmente sulla valle atesina fra i monti orientali (il Calisio, la Marzola e la Vigolana) e, più ripidamente si appoggiano a ovest ai versanti del Bondone e della Paganella, per poi spingersi talvolta più in alto sui piccoli altipiani del monte Bondone.

Insedimenti, questi delle frazioni, sporadici e rarefatti, ma aggregati storicamente in più larghe comunità, che in periodo recente si sono riaggregati in ancor più ampie nebulose, senza tuttavia perdere la loro identità comunitaria, rimarcata oggi dall'assetto amministrativo delle circoscrizioni.

7.3. Città storica e città consolidata

In valle, invece, la città storica, dopo il crollo ottocentesco del secco limite fra città e campagna costituito dalle mura, ha registrato una doppia espansione a sud e a nord, propiziata - la prima - dai grandi corsi e viali aperti già a metà Ottocento lungo le direttrici sud-ovest (via Rosmini-via Giusti), sud (via S.Croce-corso Tre Novembre) e sud-est (via Grazioli), con i relativi lacerti di lottizzazione a scacchiera, favorita - la seconda - dal

"taglio" dell'ansa dell'Adige contestuale all'impianto della linea ferroviaria a metà Ottocento e dalla conseguente bonifica e urbanizzazione dell'area di Centa.

Queste prime espansioni urbane di valle realizzate fra la fine-Ottocento e il primo scorcio del Novecento, costituiscono quella che - con termine efficace - il vigente PRG Vittorini ha definito "città consolidata", delimitata più o meno a nord dal vecchio alveo del fiume, a ovest dalla linea ferroviaria e a sud dal corso del torrente Fersina.

Questa "città consolidata" assume come sua base tipo-morfologica la costituzione di isolati urbani, di foggia quadrangolare, edificati da cortine edilizie più o meno continue di densità abbastanza elevata, e sostenuti da alcuni assi stradali principali, spesso configurati in viali alberati o in corsi di qualche ampiezza (i già citati tracciati di via Rosmini-via Giusti, via Santa Croce-corso Tre novembre, via Grazioli, cui possono aggiungersi i tracciati trasversali di via Perini-via Vittorio Veneto, via Piave-viale Rovereto, nonché il "ring" lungo il sedime della cerchia muraria, cioè via San Francesco-via Venezia, e - a nord - le strade sul sedime del vecchio alveo, cioè via Torre Vanga e via Torre Verde).

In buona parte queste maglie avevano accolto, come primi elementi di urbanizzazione risalenti al periodo fra la fine del secolo XIX e i primi due decenni del secolo XX, le architetture civili (tribunale, scuole, istituti agrari), gli accuartieramenti militari della città-caserma, le grandi installazioni della curia vescovile (seminario maggiore e minore, presso il cimitero neoclassico) e i primi quartieri di edilizia popolare a Höfe ("Casoni").

Negli anni '30 e '40 alla saturazione progressiva di questa "città consolidata" si sono ormai aggiunte alcune "addizioni urbane" pianificate: la più vecchia, a nord-ovest, oltre-ferrovia, è il quartiere di corso Buonarroti e 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'altro, a sud-est, oltre il torrente Fersina, è il quartiere borghese della Bolghera, fondato invece sul modello della città giardino a villini con spazi verdi di pertinenza privata.

Di poco successivo è un più spontaneo processo di urbanizzazione dispersa a ville e palazzine isolate, proprietà in genere dei ceti borghesi, sui terreni della collina orientale dietro il castello (Cave, Cervara, Spalliera ecc.).

7.4. Le espansioni del dopoguerra e la "nebulosa" di collina

Gli anni del dopoguerra segnano un'ulteriore espansione lungo le due direttrici sud e nord, insieme con una più cospicua aggressione edilizia delle colline orientali: tali fenomeni hanno la loro massima accelerazione negli anni '60 e trovano sanzione ufficiale nel PRG68.

Nascono così, in rapida successione alcuni nuovi quartieri urbani, che si compongono a mosaico sul territorio vallivo meridionale:

- quartieri coordinati di edilizia popolare pianificati secondo concetti di integrazione di tipi edilizi a schiera, in linea e a torre secondo un'impostazione urbanistica a edificazione aperta (il piano INA-Casa di San Donà, mutuato sui noti modelli italiani di tale esperienza pianificatoria del dopoguerra, è l'esempio più significativo per gli anni '50; quello di Madonna Bianca, seguito dall'analogo Villazzano Tre, accostabili a modelli di riferimento dell'urbanistica inglese coeva, sono gli esempi-chiave per i tardi anni '60); e

- quartieri di edilizia residenziale privata molto più confusi nell'impianto e nelle densità, più o meno pianificati da interventi di lottizzazione e con sporadici interventi pubblici (San Bartolomeo, Claiina).

Contemporaneamente, a nord, fra gli anni '60 e '70, sulla spinta del primo PUP, accanto alle più vecchie installazioni industriali dell'asse di via Brennero, si insediano le nuove aree direzionali, finalizzate a decentrare le funzioni amministrative e d'affari, sui

suoli di Centa e di Centochiavi, e la nuova area terziario-commerciale sui suoli di Campotrentino. Le nuove zone produttive sono invece spostate dal PUP e dal coevo PRG più a nord ancora (Spini di Gardolo) e a sud presso Ravina e nell'estremo lembo meridionale di San Bartolomeo, là dove ancora oggi in gran parte sussistono.

Risale agli stessi decenni il cospicuo avvio dell'espansione a "nebulosa" prima menzionata delle frazioni collinari già storicamente fondate su comunità sparse sul territorio, soprattutto Villazzano, Povo, Cognola, Martignano, Ravina, e della crescita a "macchia" dei due più popolosi sobborghi affacciati in valle: Mattarello a sud e Gardolo a nord. Quest'ultimo sobborgo - soprattutto - a causa della spinta espansiva direzionale, commerciale e industriale che la città ha registrato nel fondovalle nord, ha finito col diventare una cospicua parte dell'aggregato urbano, praticamente saldato alla nuova conurbazione di valle, perdendo più di altri i connotati insediativi originari.

Destini in certo modo separati dalla vicenda atesina hanno invece avuto le frazioni più lontane intorno al Bondone, come Sopramonte e Cadine, divenute tuttavia anch'esse interessanti bacini di attrazione demografica nel momento in cui la città ha raggiunto forti livelli di saturazione: ciò che ha comportato anche qui modifiche sostanziali ai vecchi modelli insediativi storici.

7.5. Dal modello della città compatta a quello della città-arcipelago

Dalla vicenda evolutiva fin qui sommariamente riassunta emerge una questione sostanziale, che tende a rivedere alcune scelte di fondo relative ai "modelli insediativi" e alla "forma urbana" che hanno ispirato l'ultimo PRG redatto sotto la direzione di Marcello Vittorini e tuttora vigente.

Il quadro insediativo comunale, e quello della città "atesina" in particolare, tenuto conto delle caratteristiche fortemente connotanti del sito geografico e della genesi e dell'evoluzione degli insediamenti nei rapporti istituiti con tale sito, vengono infatti a configurarsi nelle forme frazionate e non-finite di una città "policentrica" e fortemente articolata, che difficilmente sopporta l'imposizione di modelli desumibili dalla "città compatta tradizionale" fondati su una stretta relazione fra maglie stradali ed edificazione continua di tipo "urbano" tali da presumere la costituzione di precisi limiti di demarcazione fra città e campagna, fra città e paesaggio.

Trento, insomma, può dirsi senza dubbio una "città-arcipelago". Se si guarda una mappa della città, virando al negativo il suolo agricolo e incolto e le aree edificate, si potranno immaginare i vari pezzi del mosaico urbano come un frastagliatissimo sistema di isole in mezzo a un mare in burrasca. Oppure forse - in modo più pertinente - continuando nel gioco gestaltico - si potrà leggere la città edificata come un frastagliatissimo lago che si insinua fra i fiordi dei dedivi montani.

Queste immagini non sono senza significato. Stanno a spiegare come Trento - storicamente e ancor più oggi - non sia descrivibile come città compatta, monocentrica o radiocentrica, e nemmeno - nonostante l'allungata forma nel fondovalle atesino - come una città lineare. Si tratta invece senza dubbio di una città policentrica e fortemente disarticolata nelle sue realtà insediative, anche se dotata di un centro storicamente consolidato e tuttavia vitale. E il termine "arcipelago" (secondo un'accezione vagamente "cacciaiana") si attaglia anche al persistere assai pervicace e consolidato di identità differenti fra località e località all'interno della realtà urbana tridentina, che la rendono poliedrica e sostanzialmente "plurale".

A fronte di questa sua natura, il passato pianificatorio di Trento (dal primo piano urbanistico provinciale al PRG68 fino al recente PRG Vittorini) ha cercato - sull'onda dei tumultuosi sviluppi urbani degli anni '60 - di imporre alla città un modello aggregato, fortemente "urbano", delineando in particolare la formazione (rivelatasi fallimentare) di un nuovo centro "metropolitano" (downtown) nel fondovalle settentrionale, integrativo o

meglio alternativo al vecchio centro storico (la sfortunata zona direzionale di Trento Nord) e occupando in modo estensivo e scondusionato anche il fondovalle meridionale al di là della linea del Fersina (quartieri di San Bartolomeo e Clarina).

Questo processo di espansione continua - benché abbia contribuito a soffocare in parte il centro storico e ad aggravare la fluidità di circolazione, soprattutto in senso nord-sud, ma anche verso l'asse orientale della Valsugana - non ha avuto tuttavia la forza di disgregare la storica struttura policentrica dell'insediamento, formata dalle numerose frazioni collinari e pedemontane disposte sui conoidi di deiezione prima descritte, ben più correttamente interpretata dagli interventi pianificatori dell'edilizia pubblica degli anni '50, '60 e '70: dal quartiere di San Donà alle torri di Madonna Bianca e Villazzano Tre fino agli interventi più recenti di Ravina, Martignano, ecc.

Ne consegue che la distribuzione della popolazione insediata sul territorio continua a valersi di un fitto e articolato sistema di raccordi col sito geografico vallivo e pedemontano (e di interazione fra il centro di valle e i piccoli centri collinari e pedemontani), che in certo modo si estende ben più in là del territorio comunale e si regge su una mobilità ampia degli spostamenti casa-lavoro, casa-commercio, casa-tempo libero ecc. - su un piano quantomeno comprensoriale.

La città di valle è sempre più connotata come città terziaria e d'affari, con una netta tendenza a densificarsi - in modo sregolato - nella porzione settentrionale, ciò che ha di fatto portato all'inglobamento nel processo di urbanizzazione di uno dei sobborghi più popolosi, Gardolo, saldandosi infine di fatto col comune di Lavis, attraverso la nuova zona industriale.

7.6. La città dei flussi

D'altro canto, le presenze parallele sul bordo vallivo occidentale della linea ferroviaria del Brennero e del fiume Adige (dopo le numerose rettifiche idrauliche apportate già a partire dalla seconda metà del secolo XIX) - cui si sono aggiunte in anni più recenti autostrada e tangenziale - hanno costituito da tempo un canale di discontinuità fra l'abitato (e la collina est) e la gronda montana molto ripida e aspra del monte Bondone verso ovest, relegando anche a un ruolo marginale l'antico borgo di Piedicastello e la presenza monumentale, ma di fatto separata, nel paesaggio urbano, del Doss Trento.

La fascia di territorio fra ferrovia e fiume è stata a lungo dominio delle installazioni industriali e militari e così è tuttora in gran parte. Unica sostanziale eccezione è costituita dal quartiere di Cristo Re e corso Buonarroti. Il fiume ha così da un secolo e più condotto vita separata dalla città, lasciando di fatto alla linea ferroviaria il compito di segnare il limite urbano ovest - vero e proprio ideale nuovo muro urbano. Non solo: la rettifica del corso del fiume da un primigenio andamento lento e coinvolgente "a meandri" verso un andamento veloce, rettilineo e "canalizzato", ha mutato sostanzialmente il carattere del rapporto fra città, fiume e paesaggio. Mentre la città storica nasceva in simbiosi col fiume, e vi si appoggiava quasi a trame linfa vitale, la città moderna ha spezzato i suoi rapporti con l'Adige ed esso è via via diventato un'infrastruttura alla stregua della ferrovia e poi dell'autostrada o della strada tangenziale.

Il fondovalle occidentale percorso dal fiume e da queste altre linee infrastrutturali è diventato ben presto il luogo dei flussi rapidi di attraversamento e delle installazioni "sgradite" (industrie, caserme, ecc.): un luogo insomma delle relazioni territoriali extra-urbane, alternativo alla rete di relazioni urbane interne che si è continuata a tessere nella città consolidata a est della linea ferroviaria. Al punto che anche le indicazioni di trasformazione della fascia lungofiume dettate dal piano regolatore '68 inseguendo lo slogan della "nuova finestra sull'Adige" sono rimaste a lungo lettera morta.



6. LA CITTA' DEI FLUSSI Identificazione della striscia di territorio interessata dalle trasformazioni connesse con lo sviluppo delle grandi infrastrutture di comunicazione e trasporto

7.7. Gli scenari della città futura

Nei forum degli operatori economici organizzati lo scorso anno dall'Amministrazione Comunale e coordinati dal prof. Zaninotto, sono emersi due principali "scenari" della città futura, che corrispondono ai lineamenti di altrettante strategie di programmazione economica. Da un lato, Trento è considerata come città della qualità della vita, quindi come città ad alta qualità ambientale, ove l'insediamento si integra fortemente con caratteristiche geo-dimatiche di pregio, e come città con un forte potenziale turistico non ancora pienamente sfruttato, determinato sia dall'eredità storico-artistica sia soprattutto da quelle stesse caratteristiche geo-dimatiche.

Dall'altro lato, Trento è vista in prospettiva come città della ricerca avanzata e della produzione nel campo della scienza e della tecnica, del terziario avanzato, delle nuove tecnologie informatiche, insomma della "new economy", supportata da istituzioni prestigiose già presenti in loco come l'IRST o le facoltà scientifiche dell'Università.

A questi due scenari di programmazione del futuro socio-economico della città possono farsi corrispondere con buona approssimazione gli scenari o le strategie di sviluppo urbanistico prima accennate quali conseguenze di tendenze in atto nella stessa evoluzione recente dell'insediamento urbano: ci si riferisce a quelle strategie testé definite con gli slogan "città-arcipelago" e "città dei flussi", fondate su due differenti orientamenti o direttrici geografiche (l'una a sezione trasversale rispetto alla valle atesina, l'altra a sviluppo longitudinale lungo l'asta dell'Adige) e su due differenti scale di riferimento (l'una alla scala locale, relativa all'insediamento stanziale e turistico; l'altra alla scala extra-locale, relativa alle infrastrutture e attrezzature per la produzione e la ricerca del mondo cosiddetto "immateriale").

Queste due strategie configurano due modelli di città sovrapposti nel quadro della vallata atesina: un modello insediativo residenziale che sfrutta storicamente la posizione soleggiata e amena dei conoidi pedemontani (in particolare nella vasta plaga orientale) e si coniuga fortemente con la campagna e il paesaggio collinare circostante (la "città-arcipelago" della qualità ambientale); un secondo modello insediativo fondato sulle grandi infrastrutture di comunicazione e sulle attrezzature per la produzione, la ricerca, il commercio, che si va delineando in potenza sull'asta atesina, lungo il fiume, e cerca un dialogo con il flusso longitudinale del fiume stesso e delle infrastrutture di comunicazione e trasporto a grande scala (ferrovia, autostrada, tangenziale urbana), ossia la "città dei flussi" della produzione e della ricerca.

Entrambi i modelli tendono a funzionare entro un'integrazione stretta e reciprocamente interagente fra elementi della geografia naturale (colli, paesaggio agrario, fiume) e elementi dell'insediamento artificiale; entrambi sono modelli di matrice fondamentale anti-urbana se si pensa alla città come a un'entità compattamente edificata e definita da spazi urbani "finiti" (strade, piazze, isolati). L'uno lavora su un concetto e su una geometria di tipo "random" o "frattale"; l'altro su una geometria legata al concetto di flusso, antitetici entrambi ai concetti di geometria eudidea che fondano in genere la città compatta, almeno nelle sue espressioni di età moderna.

In entrambi la concezione dello spazio urbano non è quella "finita" della strada o della piazza, ma quella "aperta" della campagna, del parco, delle "vedute larghe e panoramiche", del percorso di campagna, del flusso continuo. L'orizzonte di questi spazi non è quello ravvicinato delle cortine edilizie, ma quello molto più largo del profilo montano che incornicia la valle.

Naturalmente fra questi due modelli, si interpone un terzo modello urbano più tradizionale, che ha formato la città di valle nelle sue progressive espansioni, conformando quella che è stata chiamata la "città consolidata".

Questa città, come già descritto, è nata e si è sviluppata su concetti molto più spiccatamente "urbani": tessuti compatti e continui, densificazione, saturazione, sbarramento della valle. Anch'essa ha avuto reali o potenziali rapporti genetici col

paesaggio geografico: la città murata nasce in diretto rapporto con il meandro del fiume, la parte urbana ottocentesca è cresciuta su un sistema di grandi viali alberati in congiunzione col paesaggio agricolo; quartieri come Madonna Bianca si sono fondati su principi di landscaping del terreno e su un dialogo panoramico fra la residenza e la vallata. Questa città è limitata a ovest dalla linea ferroviaria, mentre a est si sfrangia sui territori verdi della collina. È una città con velleità di compattezza e monocentrismo; in realtà è essa stessa disaggregabile in parti di città piuttosto autonome nella loro morfologia, talché potrebbe dirsi una "città-mosaico", le cui tessere sono separate da alcuni risicati (ma potenziabili) canali di relazione interstiziali (il torrente 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 prima s'è parlato. La strategia più credibile sembra infatti quella di un'azione riqualificatrice che operi sugli interstizi, sulle aree di margine interno, e quindi sui sistemi di relazione fra le varie parti più o meno conformate. Ma non tanto per operare una ricongiunzione e un'omologazione fra le varie parti, bensì al contrario per valorizzare le differenze e le identità di ciascuna entro un sistema articolato e interagente.

Acquistano perciò il massimo peso le azioni di riqualificazione delle aree in fregio alla ferrovia (come aree 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); le aree 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); le aree lungo l'asse di via Madruzzo e intorno al Seminario e quelle lungo il "ring" da piazza Venezia a piazza Fiera (come possibili connessioni fra città storica e città consolidata); le aree lungo il torrente 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; infine le 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.

7.8. La strutturale urbanistica del sistema ambientale

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 e la costellazione dei sobborghi residenziali (ivi comprese le realtà di quartiere della periferia meridionale).

Come la fascia lineare lungo fiume può costituire una spina portante dell'insediamento fondata su una presenza naturale com'è l'Adige, analogamente un'altra ideale struttura portante a sfondo naturalistico potrebbe considerarsi - in posizione pedemontana - l'articolata fascia agricolo-boschiva che delimita l'abitato urbano a est, separandolo dalle frazioni di Villazzano e Povo, e che comprende il grande parco di Gocciadoro e i terreni di Mesiano.

Questa fascia di natura "interna alla città" configura in qualche modo un grande parco urbano naturalistico, da considerarsi in potenza un momento aggregativo per tutto il settore sud-orientale della città e per la plaga di Povo-Villazzano, dotato già in parte di attrezzature per il tempo libero e integrabile alle strutture scolastico-universitarie che pure vi gravitano nella porzione di Mesiano. Una fascia naturalistica che si appoggia "naturalmente" all'asse viario che lega Mesiano-Povo a Villazzano fino a congiungersi

con la S.P. della Fricca e proseguire poi verso Mattarello con la strada del vino delle Novaline - concepita non tanto come una possibile ma deprecabile "tangenziale est", ma piuttosto come il tramite di relazioni più lente fra le frazioni collinari. Essa 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 il parco di Gocciadoro (anche con possibili e niente affatto avveniristiche risalite meccaniche).

Recuperando gli studi già a suo tempo prodotti sul parco di Gocciadoro dall'ing. Frattari, la riqualificazione del parco, in termini anche di connessione efficace tra città e collina, potrebbe allora allargarsi a comprendere Mesiano e il suo parco universitario e comprendere un'estensione della politica di protezione dei caratteri del paesaggio, con l'istituzione di una sorta di "parco agricolo" appoggiato alla strada di collegamento Mesiano-Povo-Villazzano, opportunamente attrezzata con nuove polarità collettive, innervando questo territorio di percorsi utilizzabili per una più efficace relazione città-collina.

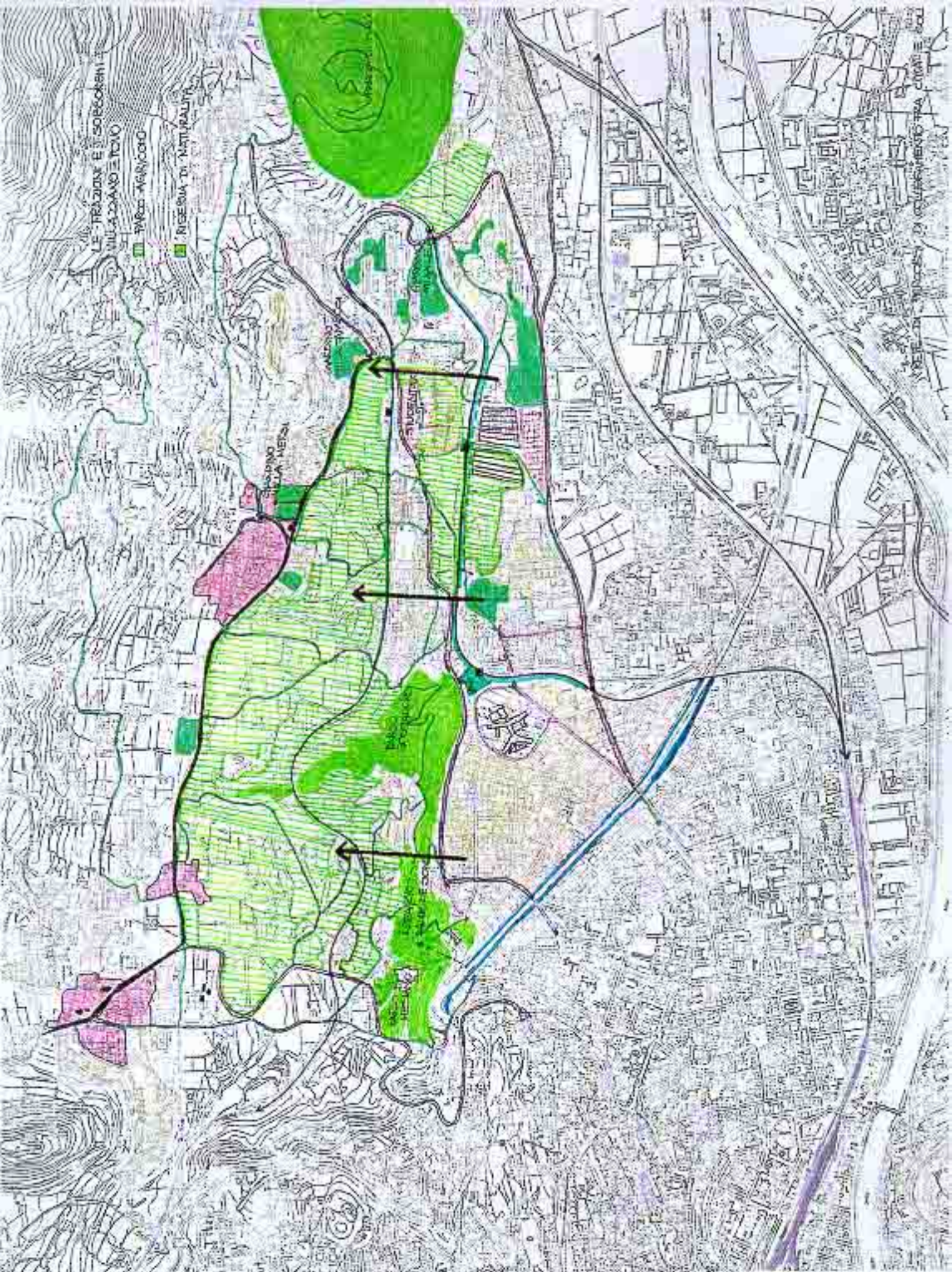
Analogo ruolo e funzione strategica può rivestire la fascia naturalistica già preventivata dal vigente PRG e in buona parte realizzata con il "parco delle Coste", fra il quartiere residenziale urbano della Spalliera e delle Laste e le frazioni di Cognola e Martignano. Essa presenta simili problemi di 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 che collega Martignano a 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) possono essere potenziati con opportuni interventi dal futuro piano, sia ubicando nuove strutture di attrazione collettiva (proseguendo il processo di innesco di nuove centralità previsto dal PRG Vittorini) e incentivando la localizzazione di esercizi commerciali lungo la strada di spina, che potrebbe essere riprogettata 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) sia fra Cognola e Martignano e intorno alla villa Consolati sia verso la città fra le Laste e il monastero dei Cappuccini sia verso Ponte Alto. A tale processo di riqualificazione potrebbe dare linfa ulteriore il dedassamento della variante di raccordo alla S.S. della Valsugana quando dovesse essere realizzato il nuovo lungo tunnel già inserito nel PRG, facilitando così il raccordo tra città e collina.

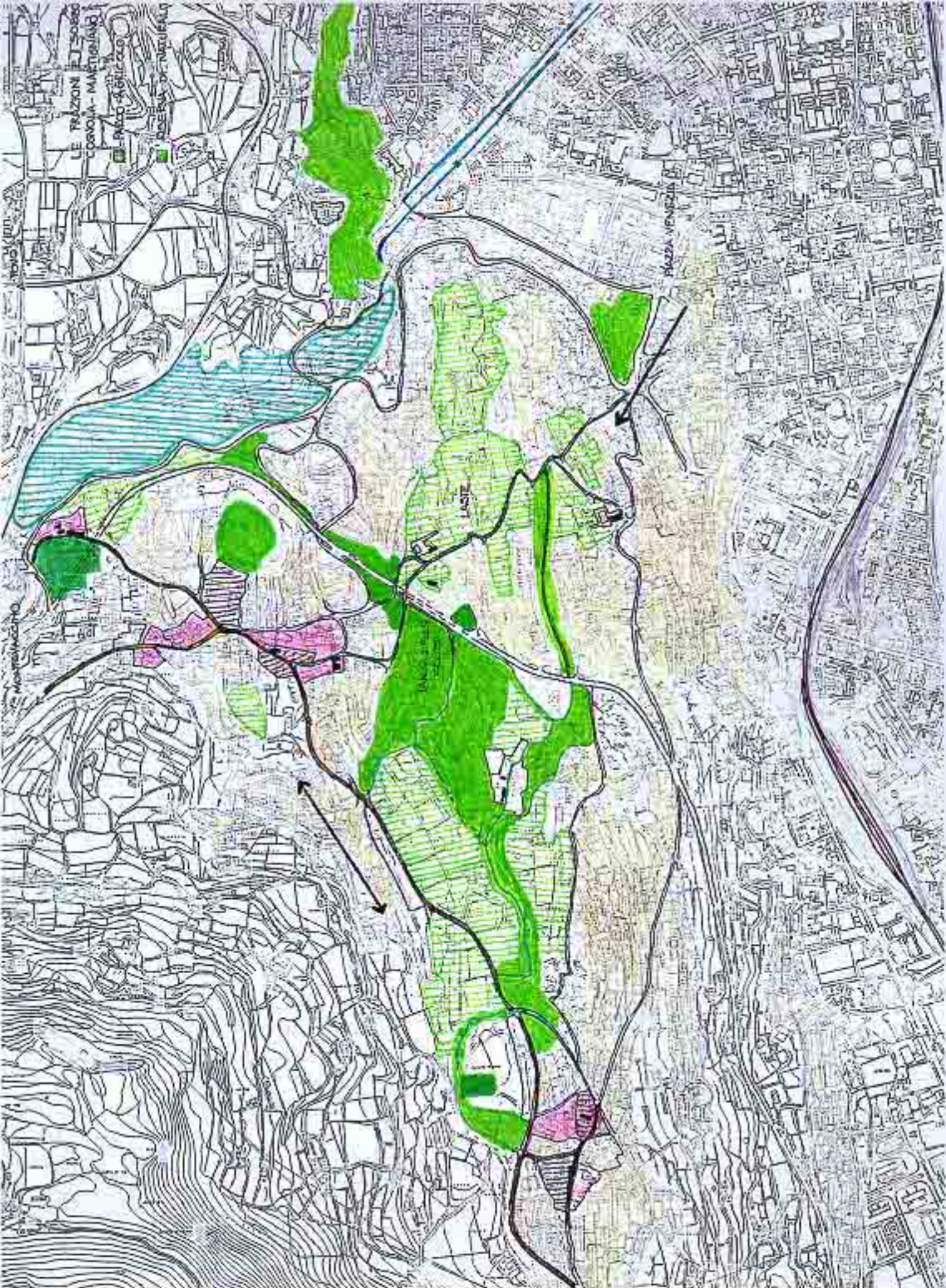
Simili ruoli possono attribuirsi ad altre "emergenze" naturalistiche che conformano la geografia del territorio urbano: in primis il Doss Trento, riserva naturale, archeologica e storico-simbolica oggi totalmente avulsa da ogni rapporto con la città, poi gli altri due colli primigenii: il Doss San Rocco, con le adiacenti colline del Casteller, oasi connettiva in linea pedemontana fra Villazzano e Mattarello, con la strada del vino che la percorre; e il Doss Sant'Agata alle spalle dell'abitato di Povo; poi ancora le pendici montane del Calisio fra Meano e Martignano o la vasta plaga agricola fortunosamente preservata sulle pendici del Bondone a sud di Romagnano.

Tutte queste plaghe "naturali" sono elementi conformatori primari del paesaggio urbano di Trento, meritevoli di essere poste in primo piano nel riassetto urbanistico, rovesciando decisamente l'ottica urbanocentrica che è consueta nei processi pianificatori.

Il che significa negare alcun valore alla logica "espansiva" dell'abitato, e impostare invece le politiche insediative a partire dalla valorizzazione in primo luogo delle risorse geografico-ambientali, anche in funzione urbana.



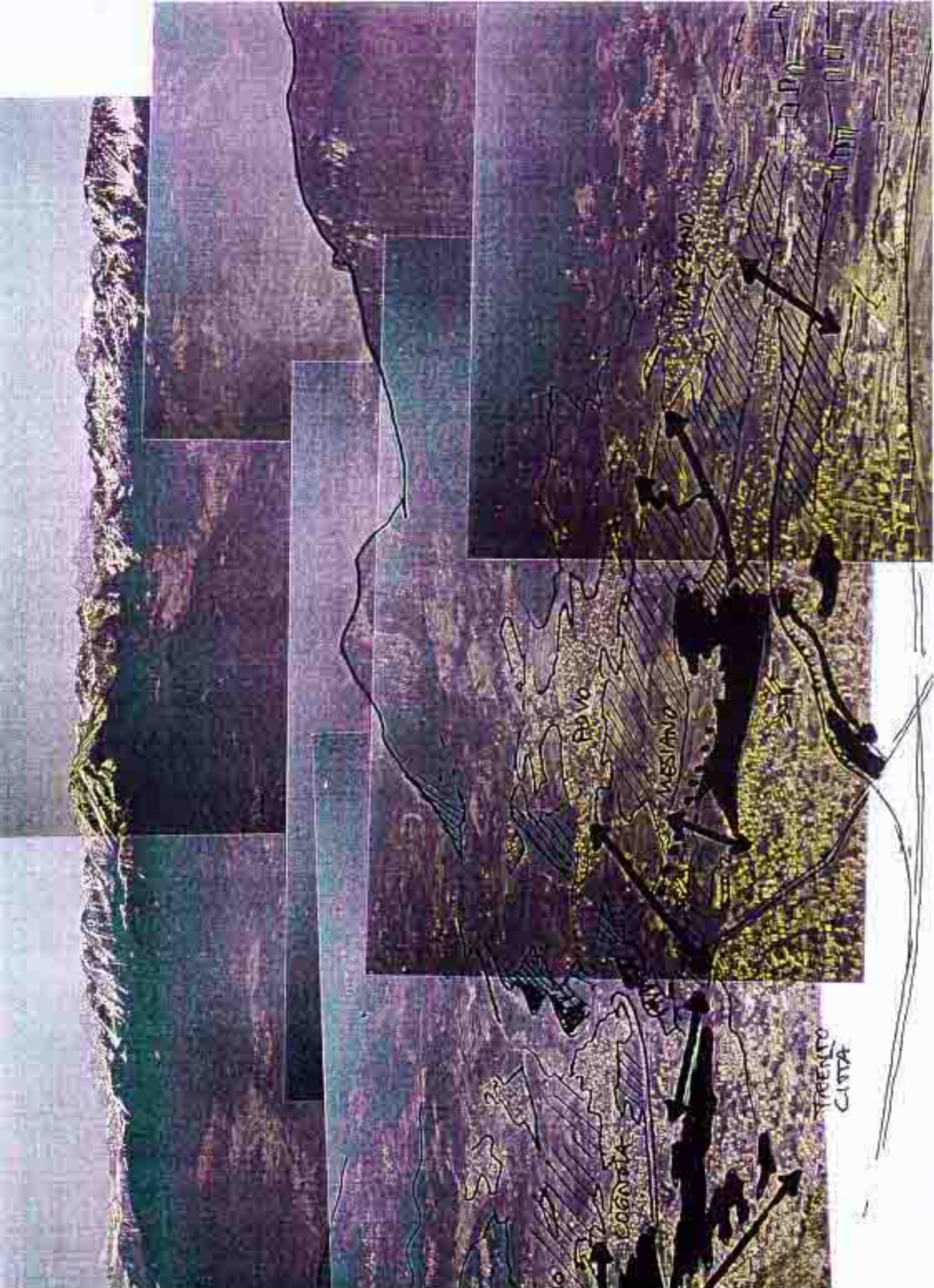
7. LE FRAZIONI E I SOBBORGH. Diagramma interpretativo delle relazioni principali da incentivare nel territorio di Povo e Villazzano.



8. LE FRAZIONI E I SOBBORGH. Diagramma interpretativo delle relazioni principali da incentivare nel territorio di Cognola e Martignano.



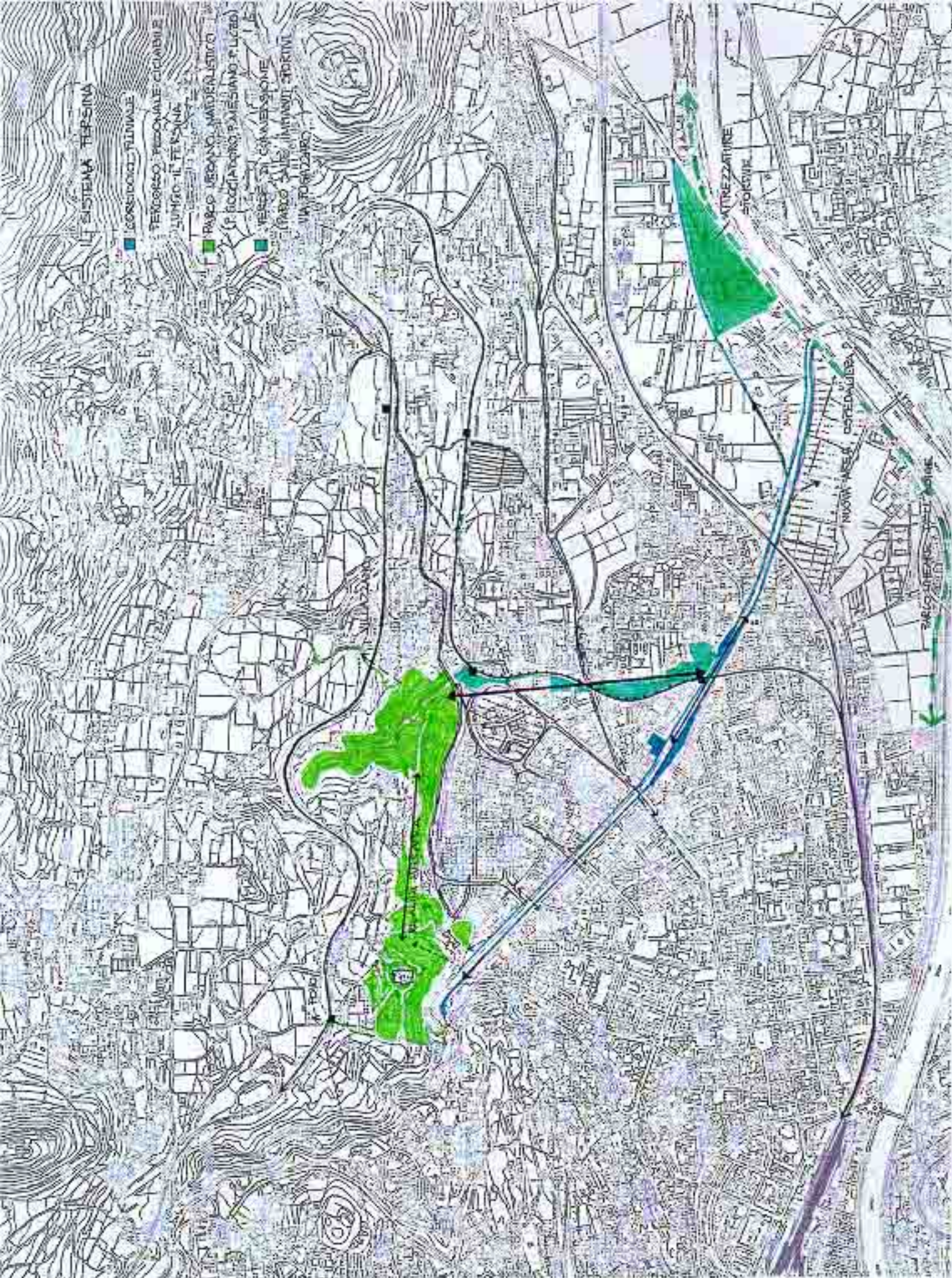
9. IL SISTEMA CONNETTIVO DELLE AREE DI PARCO E DELLE EMRGENZE
NATURALISTICHE NEL QUADRANTE URBANO SUD-ORIENTALE. Schizzo interpretativo.



10. IL SISTEMA CONNETTIVO DELLE AREE DI PARCO E DELLE EMERGENZE NATURALISTICHE NEL QUADRANTE URBANO SUD-ORIENTALE. Schizzo interpretativo.



11. IL SISTEMA CONNETTIVO DELLE AREE VERDI INTERSTIZIALI LUNGO IL TORRENTE FERSINA E LA FERROVIA DELLA VALSUGANA: schizzo interpretativo.



12. IL SISTEMA FERSINA. Schema delle relazioni da incentivare e delle aree coinvolte:

7.9. Il sistema Fersina

Nell'ambito della riorganizzazione su basi "ambientali" dell'insediamento un ruolo-chiave può costituire la fascia interstiziale nell'abitato urbano meridionale costituita dal torrente Fersina.

In corrispondenza della foce del Fersina (fiancheggiata dalle installazioni sportive a sud e dalla ipotizzata nuova area ospedaliera a nord) il futuro parco lineare dell'Adige può infatti incontrare un secondo sistema lineare di aree verdi attrezzate legate assieme da un percorso pedonale-ciclabile che si dispiega per l'appunto lungo il torrente Fersina. Vi si possono aggregare tutti i lembi esistenti di parco in zona Clarina e sull'argine fino al ponte dei Cavalleggeri. Vi può rientrare 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 con una nuova risalita meccanica al parco di Mesiano (università di ingegneria) e a quello di Gocciadoro.

Al sistema Fersina si accoppia, come diramazione, quello portato dalla linea-viadotto della ferrovia-metropolitana, che riaggrega oltre il parco della Clarina, la zona sportiva di via Fogazzaro e l'attuale area ospedaliera, per agganciarsi di nuovo al parco di Gocciadoro.

In tal modo si potrebbe realizzare un legame diretto tra il nuovo e il vecchio ospedale. Il sistema lungo la ferrovia Valsugana può continuare dall'ospedale verso il nuovo polo di attrezzature urbane che si va configurando a San Bartolomeo (studentato universitario, case protette, scuola ENAIP, edificio del Ministero delle Finanze eventualmente riutilizzabile per servizi pubblici), con una possibile risalita diretta alle scuole professionali e quindi a Villazzano-stazione, a collegamento con il sistema verde collinare di Villazzano-parco di Gocciadoro prima citato.

Quest'area di San Bartolomeo-Man, in quanto gravida di notevoli future trasformazioni, potrebbe essere oggetto di uno specifico studio di pianificazione attuativa, che potrebbe estendersi a riconsiderare l'intera formazione insediativa del settore d'ingresso da sud alla città lungo viale Verona.

7.10. Le frazioni e i sobborghi

Una simile politica di ri-scrittura del palinsesto urbano su basi "ambientali", conduce naturalmente a una riconsiderazione e a un potenziamento, da progettarsi con opportuni strumenti luogo per luogo, delle singole identità dei sobborghi e delle frazioni costituenti il comune capoluogo: 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 - dei quartieri più prettamente urbani: oltre al Centro storico, Piedicastello, Cristo Re, Roncafort, da un lato; Madonna Bianca, la Clarina e San Bartolomeo, dall'altro, San Giuseppe, la Bolghera e la Mantovana nell'area della città consolidata, la plaga collinare fra le Laste, le Cave e la Cervara, e poi Gardolo, Canova e Roncafort.

Potenziamento che non significa affatto un'ulteriore crescita insediativa, che è totalmente da evitare, ma significa interventi di riqualificazione e di arricchimento della riconoscibilità formale di ciascuno di loro, con la creazione (già ipotizzata dal piano Vittorini) di nuovi elementi di centralità e di attrezzatura civica e con il miglioramento dei sistemi di connessione in una "rete" complessiva a scala urbana.

Ma tutto ciò realizzato 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 strade maestre che supportano i collegamenti dei nuclei insediativi e il disegno del paesaggio agricolo (strade poderali e sentieri, muretti a

secco, vegetazione e alberature, 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.

Fondamentale, a questo proposito, può rivelarsi lo strumento di un'urbanistica della perequazione (vedi paragrafi 3.1.1, 8.1.5, 8.3 e appendice), capace di consentire una politica più efficace di distribuzione dei carichi insediativi sul territorio, con riferimento a codici tipologici appropriati, senza per questo danneggiare i legittimi interessi di utilizzo degli indici fondiari da parte dei proprietari. Ciò permetterebbe di correggere la politica di edificazione residenziale fin qui basata su concetti di "saturazione" e di "contiguità dell'espansione" a favore di un attento rigido controllo delle spinte alla proliferazione insediativa e di un rafforzamento del carattere ramificato e disarticolato su cui si fondano le matrici insediative di questi territori.

7.11. La città fluviale

Un ruolo centrale nell'opera di ri-scrittura della forma urbana è da attribuirsi certamente alla fascia fluviale lungo l'Adige, avente come dominante "verticale" l'altura del Doss Trento. È giunto infatti oggi a piena maturazione il processo di una possibile forte riqualificazione di questa fascia di territorio ed anzi esso si presenta con le potenzialità di costituire l'occasione più interessante per una radicale trasformazione della città e della sua forma futura. Le dismissioni a catena di aree industriali (in primo luogo Italcementi e Michelin) e militari, nonché l'evoluzione della strategia localizzativa delle attrezzature sportive e la rivalutazione dei caratteri di naturalità delle rive del fiume stesso, offrono oggi una delle poche *chances* di innovazione e riscatto alla forma della città. Su questa fascia fluviale si può dire giocare in gran parte la difficile partita di una nuova forma urbis.

Tuttavia questa nuova forma urbis non può e non deve derivare da un modello urbanocentrico, ma piuttosto da una riconsiderazione dei valori costitutivi del paesaggio geografico. Una riappropriazione strettamente urbana della fascia fluviale si potrebbe delineare soltanto nell'ipotesi avveniristica di un radicale spostamento dell'intera linea ferroviaria, che consentirebbe l'allargamento e l'appoggio al fiume dell'abitato urbano, senza soluzione di continuità.

Ma poiché consideriamo improbabile e velleitaria quest'ipotesi, sembra invece molto più credibile pensare alla riprogettazione della nuova asta attrezzata dell'Adige a partire da un tessuto di relazioni che si fondi su dati strutturanti d'ordine squisitamente geografico (il fiume e un possibile parco fluviale) piuttosto che su caratteristiche da "città compatta".

La lingua di terra che si insinua da Mattarello verso il Doss Trento, seguendo la linea del fiume, è quindi il luogo possibile di una nuova "downtown" non più fondata - come Trento Nord - su un modello denso e compatto (anni '60) - ma su un modello disperso e "fluidico" che si regga su un assetto lineare appoggiato primariamente al fiume Adige medesimo (e all'affluente Fersina che qui converge) e a un attento landscaping del paesaggio fluviale medesimo.

I concetti fondamentali su cui sembra doversi basare l'ipotesi di trasformazione della nuova fascia lungofiume dell'Adige, che dovranno - a nostro giudizio - confluire in un organico "piano-quadro di interventi" esteso quantomeno dall'area sportiva delle Ghiaie fino al Doss Trento (ma ampliabile, in un'ipotesi più vasta, verso sud, fino all'aeroporto di Mattarello e, verso nord, fino all'Interporto) sono riassumibili come segue:

- Il nuovo sistema attrezzato lungofiume dovrebbe configurarsi come un sistema lineare a *flusso longitudinale* di cui il fiume stesso e le sue rive sono i protagonisti. Ciò significa che non è la città che deve affacciarsi al fiume, assumendolo come proprio limite occidentale (il concetto usurato di "finestra sull'Adige"), ma è piuttosto il fiume che

autonomamente deve configurare una nuova parte di città, fortemente fondata sugli elementi naturali ivi presenti, trovando poi delle efficaci relazioni trasversali con la città "consolidata" oltre-ferrovia;

- il nuovo sistema si dovrebbe di conseguenza configurare come *città-parco*, cioè come un sistema insediativo la cui ossatura e il cui tessuto connettivo sono fondati primariamente sugli elementi naturali (il vuoto) piuttosto che su quelli costruiti (il pieno);

- la linea ferroviaria, opportunamente corretta con l'introduzione della linea metropolitana di superficie, o comunque il suo tracciato, dovrebbe considerarsi l'ideale confine della città esistente, il nuovo "muro" della città. Tale carattere va rafforzato utilizzando la nuova edificazione di servizio e le nuove infrastrutture viarie a potenziamento e induimento di tale funzione di limite, nell'intento di costruire un "bordo" costruito e attrezzato della città consolidata, capace di inglobare e assorbire la linea ferroviaria medesima ed annullarne l'effetto-barriera:

- i due diversi sistemi "a flusso longitudinale" costituiti dal fiume e dalla ferrovia devono essere innervati da infrastrutture di comunicazione profondamente diverse nella loro intrinseca costituzione. Nel primo caso si tratterà di un parco lineare attrezzato con una spina portante ciclo-pedonale, a corroborare il segno esistente degli argini, e capace di valorizzare al meglio le alberature esistenti e la presenza del canale Adigetto (opportunamente manipolato). Nel secondo caso si tratterà verosimilmente di una strada veicolare con buone capacità di scorrimento, ma con potenzialità di distribuzione urbana e non di attraversamento veloce: insomma un "boulevard", che affianchi l'analogo ruolo della metropolitana di superficie e che porti molteplici strutture di parcheggio, entro e fuori terra, e le opportune attrezzature per lo scambio intermodale;

- tali sistemi a flusso longitudinale dovrebbero essere più volte attraversati trasversalmente da una fitta rete di relazioni fra la città consolidata e il parco fluviale attrezzato, capaci di oltrepassare la barriera ferroviaria;

- il parco fluviale dovrebbe essere in grado di accogliere un allargato e riordinato spazio-giardino per il palazzo delle Albere, senza trascurarne il rapporto con l'asse storico di via Madruzzo e con il fiume;

- le attività ubicabili, in gruppi distinti, entro la fascia continua del parco fluviale e della sua estensione verso sud fino alle Ghiaie e verso nord fino almeno a Sant'Apollinare e al Doss Trento dovrebbero essere, oltre alla residenza e a quantità commerciali, sostanzialmente le attrezzature sportive e per lo spettacolo, le attrezzature turistico-ricettive, quelle culturali e museali, quelle scientifico-tecnologiche, quelle sanitarie e della pubblica amministrazione.

Alle attrezzature sportive e per lo spettacolo è già destinata l'area delle Ghiaie, che si potrebbe estendere però entro la lingua di parco con un "corridoio verde" fino al nuovo raccordo con la tangenziale ai Muredei per poi trovare un nuovo polo a Trentinello (con il nuovo stadio), legandosi quindi al parco fluviale fino alle Albere.

Alle attività residenziali, commerciali e turistico-ricettive si dovrebbe destinare prevalentemente l'area fra i Muredei e la ex-Michelin.

Alle funzioni culturali e museali (museo della città, museo della scienza e della tecnica, eventuale nuova sede ITC, ecc.) sembra logico destinare tutta l'enclave gravitante sul palazzo delle Albere e il palazzo medesimo (sia che rimanga al MART sia che diventi per esempio un museo della città), nonché il piazzale Sanseverino (biblioteca universitaria e annessa sale per riunioni), quale testa del sistema universitario di via Verdi.

Alle funzioni espositivo-commerciali e terziarie può destinarsi prevalentemente la fascia lungo-ferrovia in relazione con l'ex-mercato ortofrutticolo.

Al polo scientifico-tecnologico (IRST e funzioni connesse) sembra appropriato destinare prioritariamente la zona Italcementi (che per una piccola parte può accogliere anche una quota di nuove residenze).

Di nuovo alle attrezzature culturali e di ricerca (area archeologica, orto botanico, ecc.) è deputato il Doss Trento, per il quale si potrebbe pensare a una risalita meccanica rapida.

Alle attrezzature sanitarie (nuovo ospedale) potrebbe riservarsi, infine, l'area alla confluenza del Fersina con l'Adige, collegabile con un rinnovato percorso attrezzato ciclo-pedonale lungo-Fersina con l'ospedale esistente e il parco di Gocciadoro.

È inutile dire che il progetto planivolumetrico del nuovo ospedale (e di tutte le strutture connesse preventivabili, come per esempio strutture ricettive per i parenti in visita, strutture di ristoro, parcheggi, ecc.) - similmente a quanto si sta facendo sull'area ex-Michelin - è da normarsi esso stesso nel piano-quadro, anche eventualmente attraverso il ricorso allo strumento del concorso d'architettura, onde evitare che le nuove strutture edilizie compromettano la logica di insieme che deve guidare lo sviluppo di tutto il sistema fluviale.

Infine dovrà trovarsi il posto per una larga dotazione di parcheggi entro e fuori terra e di installazioni di servizio a essi connessi, che sembrano prioritariamente ubicabili nella fascia a ridosso della ferrovia, su entrambi i lati.

Riassumendo, quindi, il "piano-quadro" di riordino dell'asta fluviale che così si delinea potrebbe articolarsi in una sequenza lineare di attrezzature urbane portate - quale elemento primario - dal nuovo parco fluviale in riva sinistra dell'Adige, e - quale spina stradale - da un nuovo "boulevard" urbano di distribuzione, sostitutivo di via Sanseverino, la cui ubicazione più interessante sembrerebbe correre in fregio alla ferrovia, legandosi a nord - attraverso un nuovo ponte ubicabile in prossimità del Briamasco - con la zona Italcementi e agganciandosi qui con la nuova tangenziale e, a sud, collegandosi a via Ghiaie per riattaccarsi infine alla tangenziale presso il nuovo casello autostradale sud.

La soluzione del ponte sul Briamasco (anziché in asse con via Verdi) e della strada interna lungo-ferrovia consente di legare profondamente l'area Italcementi con l'area Michelin, da un lato, e, dall'altro lato, di non turbare il rapporto fra il palazzo delle Albere e il fiume, irrobustendo semplicemente il taglio del viale Madruzzo già realizzato purtroppo dalla ferrovia.

A tale taglio si potrebbe ovviare facendo sprofondare l'intero antico "prato" delle Albere verso la ferrovia con un largo piano inclinato che scenda sotto la ferrovia (e l'eventuale nuova strada parallela) per risalire in corrispondenza agli antichi annessi rustici presso il cimitero. Questo sottopasso potrebbe diventare così una vera e propria piazza sotterranea a legame fra via Madruzzo e il palazzo delle Albere, idealmente collegato dal riannodato asse con il centro culturale Santa Chiara.

Nel caso che il nuovo ponte eviti l'assialità con via Verdi per approdare sui terreni del Briamasco, questi medesimi terreni residuali potrebbero accogliere opportunamente un terminal di parcheggi, relazionabile alle strutture dell'ortofrutticola oltre-ferrovia, e quindi alla città consolidata.

Rispetto a questa ipotesi, che ci appare la più realisticamente perseguibile, il concorso sull'area ex-Michelin ha espresso almeno altre due ipotesi interessanti e suggestive, ancorché probabilmente più impegnative sul piano degli investimenti economici: l'una prevede lo spostamento in sponda destra dell'arteria stradale sostitutiva di via Sanseverino, con un aumento dei passaggi (ponti) sul fiume, irrobustendo il ruolo di servizio infrastrutturale della sponda destra per rendere più fruibile ai cittadini quella sinistra, con il che si eviterebbe completamente il taglio dell'asse delle Albere sia verso la ferrovia sia verso il fiume; l'altra prevede l'interramento (almeno parziale davanti alle Albere) della via Sanseverino sull'attuale sedime, correlato con la parallela copertura almeno parziale dell'Adigetto. In entrambi i casi il nuovo asse stradale andrebbe in tal caso a confluire sulla rotonda di raccordo con la tangenziale in località Trentinello.

Tutte queste ipotesi non si debbono scartare a priori, ma dovranno essere oggetto di un'attenta valutazione comparativa costi-benefici.

Un altro aggancio logico fra città e lungofiume può avvenire tra la zona universitaria di via Verdi e la nuova biblioteca su piazzale Sanseverino - e ciò certamente trarrebbe vantaggio dallo spostamento del punto d'approdo qui previsto dal vigente piano del nuovo ponte stradale, che - con la prevista rotonda - rischia di immiserire il sito destinato alla biblioteca.

Come ulteriori rapporti 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 città-fiume possono ovviamente utilmente ubicarsi una o più stazioni della linea metropolitana di superficie da tempo ipotizzata.

Anche sull'area Italcementi, infine, è ipotizzabile - una volta modificato il tracciato della tangenziale - un eventuale spostamento a monte della strada di servizio per liberare ancor più le valenze di rapporto col fiume, così come potrebbe utilmente considerarsi un recupero parziale delle tracce di architettura industriale del vecchio stabilimento in funzione delle nuove attività tecnologiche.

Quanto alle aree per le caserme e la Questura, espunte in questa ipotesi dal sistema lungofiume, potranno trovare collocazioni alternative (per esempio nel distretto militare di San Bartolomeo o nelle aree lungo la ferrovia all'estremo lembo sud della città).

Parimenti il Carcere dovrà trovare un'ubicazione più defilata rispetto all'area strategica prima identificata sul lungofiume, e l'area tutto sommato più credibile rimane quella originariamente indicata dal PRG vigente a Spini di Gardolo.

7.12. La "downtown" di Trento Nord

L'altra grande partita urbanistica nell'ambito della struttura generale della città si gioca nel tentativo di riqualificazione della "downtown" di Trento Nord. Qui la situazione è purtroppo largamente compromessa e si possono ipotizzare soltanto interventi lenitivi dei danni più macroscopici.

Si può prendere in considerazione, per esempio, il riordino dei rapporti fra spazi edificati e spazi liberi mettendo in atto una generale azione di riassetto dello spazio aperto che lavori sul "progetto di suolo". Questo potrebbe condurre per esempio al ripensamento del tronco stradale di via Brennero in funzione di spina di traffico più locale con un totale rimaneggiamento della sede stradale e degli spazi adiacenti, nell'ambito di un vero e proprio progetto organico di spazio pubblico. Analogamente si potrebbe pensare a una riprogettazione della rete circolatoria pedonale e degli stessi spazi di pertinenza all'interno di tutta l'area urbana, con una razionalizzazione in senso collettivo delle aree di parcheggio e dei sistemi di accesso agli edifici, uscendo dalla logica del lotto individuale e rimaneggiando in certo modo gli "attacchi a terra" degli edifici. Questo tipo di intervento potrebbe strutturarsi nella ricerca di alcuni residui potenziali canali di relazione pedonali, con razionale sistemazione di aree verdi e di parcheggio, in senso trasversale a via Brennero, in grado di spezzare la barriera costituita dall'asse di via Brennero e innervare trasversalmente appunto le relazioni fra il vecchio tracciato di margine di via Solteri, il tessuto edilizio di Centochiavi e i nuovi interventi sull'area dell'ex ferriera, fino a passare eventualmente in qualche punto anche la linea ferroviaria verso via Maccani.

Un intervento di qualche peso nella riqualificazione dello spazio pubblico potrebbe essere realizzato a cerniera fra Trento Nord e l'area centrale urbana con la riprogettazione più volte prospettata dell'area in via di dismissione dello scalo ferroviario, che potrebbe accogliere alcune attrezzature pubbliche e una nuova area verde, trovando un legame diretto con l'area sportiva adiacente oltreferrovia.

Così come potrebbe essere interessante una più fitta rete di connessione fra l'area direzionale di Trento Nord e l'area commerciale di via Maccani-Roncafort, attenuando la barriera della linea ferroviaria.

Il quadro del riassetto delle aree settentrionali della città, consiste dunque soprattutto nella riorganizzazione di tutto il settore direzionale e commerciale-artigianale nella porzione urbana fra via Maccani - via Brennero e via Solteri.

Tale riordino può poggiare, in prima ipotesi, sui seguenti interventi principali:

- destinazione dello scalo Filzi a zona-parco con una parte di edificazione per nuove attrezzature pubbliche, a costituire porta d'ingresso dalla città storica verso l'espansione direzionale nord;

- destinazione delle aree Carbochimica-Sloi - dopo disinquinamento - a grande terminal automobilistico e di parcheggio (con relative attrezzature commerciali) di arroccamento del traffico in entrata dal raccordo con la tangenziale e via Maccani;

- radicale dedassamento a traffico locale del tratto di via Brennero fra la Carbochimica medesima e lo svincolo del Bren Center, con conseguente trasformazione dell'asse stradale in "boulevard" urbano e riprogettazione del suolo di tutta la zona direzionale di Centochiavi con l'apertura di possibili nuovi canali di relazione locale trasversali;

- destinazione a terminal automobilistico e di parcheggio anche dell'area presso il Bren Center, a servizio del traffico in entrata dalla Valsugana;

- potenziamento dell'asse di via Maccani e suo eventuale aggancio alla tangenziale;

- creazione di una cintura verde attrezzata in fregio all'ultimo tratto della tangenziale, aggregandovi anche la nuova zona sportiva di Gardolo.

Questa cintura verde potrebbe eventualmente in futuro collegarsi all'ampliamento del parco fluviale oltre l'autostrada. Lungo questa cintura verde, che potrebbe diventare il naturale collegamento della zona urbana settentrionale con il parco fluviale dell'Adige, si potrebbe ipotizzare di far correre - in alternativa al previsto passaggio entro la città - la linea di trasporto pubblico rapida nord-sud su sede propria o su corsia preferenziale da tempo allo studio dell'Amministrazione Comunale: in altre parole, tale linea, correndo lungo il nuovo corridoio verde, potrebbe collegare un nuovo grande terminal intermodale sito in testa alla variante della Valsugana e dunque a servizio di Gardolo e della zona direzionale e collegato anche alla linea metropolitana lungo la ferrovia Trento-Malé (area in prossimità del Bren Center) con l'area commerciale di via Maccani-Roncafort, con il ponte di San Giorgio e il lung'Adige Leopardi (o corso Buonarroti), con il nuovo percorso lungofiume sostitutivo di via Sanseverino, fino a condurre al nuovo ospedale e all'area sportiva delle Ghiaie, per sfociare al casello autostradale sud e a Mattarello;

- creazione di un corridoio verde in fregio alla ferrovia Trento-Malé nell'area di Canova, fino a collegarsi con l'area industriale di Spini di Gardolo.

Questi ultimi interventi propongono di considerare l'ipotesi di un'ulteriore opera di riqualificazione per tutta la popolosa area residenziale di Gardolo-Canova-Roncafort, nel tentativo di ritrovarne una più precisa struttura fondativa, che recuperi per quanto possibile l'impianto storico dell'abitato di Gardolo, ma sia capace di innervare anche più solidamente le ampie zone di espansione cresciute in modo assai sregolato e confuso, rompendo anche qui in più punti la barriera costituita dall'asse longitudinale di via Bolzano.



13. LA CITTA' FLUVIALE. Lineamenti di impianto per un possibile riassetto della fascia fluviale atosina.



14. LA CITTA' FLUVIALE. Schematizzazione della proposta infrastrutturale presentata al concorso Michelin dal gruppo Detassis, con ponte sull'area del Briamasco.



15. LA CITTA' FLUVIALE. Schematizzazione della proposta infrastrutturale presentata al concorso Michelin del gruppo Quaresima, con strada in destra-Adige.



16. LA CITTÀ FLUVIALE. Schematizzazione della proposta infrastrutturale presentata al concorso Michelin dal gruppo Dalla Torre, con parziale interrimento di via Sanseverino.

8. I MECCANISMI DEL FUTURO PIANO E LE SUE FORME OPERATIVE

8.1. Le ragioni e gli obiettivi di una nuova forma di Piano

Come si è già detto, si ritiene che il futuro Piano del Comune di Trento non potrà mantenere la medesima forma operativa di quello vigente ma dovrà adottarne una significativamente diversa, tanto da indurci a parlare di un "nuovo sistema" di pianificazione urbanistica municipale. Vedremo subito più in dettaglio come si configura questa proposta anche in rapporto a un auspicabile "nuovo sistema" di pianificazione provinciale; ma prima soffermiamoci ancora un poco sulle sue ragioni e sugli obiettivi che tale impostazione dovrebbe perseguire.

8.1.1. Il Piano va modulato secondo le diverse caratteristiche dei luoghi e dei temi che affronta

La necessità di una nuova forma di Piano discende anzitutto dalla natura degli intenti di base già dichiarati e quindi dalla priorità assegnata ai temi della qualità spaziale del sistema insediativo e ambientale, delle cui ricadute propositive si è detto nel capitolo precedente. Il progetto urbanistico inteso nei termini ivi descritti ha diverse gradazioni di scala, e ovviamente tra le diverse scale - da quella complessiva alla scala dei singoli siti o sistemi - esiste una doppia correlazione e cioè a scendere, nel senso che gli elementi delle scale locali possono essere intesi solo inquadrandoli in quella che è stata chiamata la geografia storica generale del paesaggio e degli insediamenti (il DNA di Trento, metaforicamente), ma anche a salire, nel senso che è la dinamica evolutiva delle configurazioni dei singoli luoghi a determinare i connotati generali del territorio comunale, il quale a sua volta non è un'isola, bensì il cuore di un organismo più vasto dotato di propria vita.

Questo riguarda sia il modo di analizzare le situazioni e le problematiche, sia quello di prefigurare gli assetti ottimali desiderati, un campo nel quale il disegno e i disposti prescrittivi e d'indirizzo del Piano devono essere esaustivi a ogni scala. Ora, una cosa è essere esaustivi nel trattare gli assetti spaziali "generali" e "generativi" considerati in apertura del capitolo 7, e un'altra esserlo nel definire quelli peculiari di un singolo distretto e quartiere cittadino, di una frazione, di una plaga agricola o montana, per non dire delle circostanze nelle quali si tratta di affrontare dei sistemi fisico-funzionali a rete, diffusi cioè nell'intero territorio ma spesso dotati di proprie identità morfologiche locali. L'indifferenziato linguaggio di un PRG tradizionale come quello vigente non può far fronte a quella irrinunciabile esigenza di qualità spaziale che abbiamo posto come obiettivo del nuovo sistema di pianificazione comunale, una qualità che si esprime in modo diverso e peculiare alle scale diverse e nelle diverse circostanze insediative e ambientali, pur tra loro interrelate, e proprio per questo bisogna pensare a modalità di progettazione e gestione dei processi più complesse e articolate delle attuali, modalità che a loro volta richiedono una strumentazione tecnica differenziata. Sotto questo profilo, in conclusione, il nuovo sistema di pianificazione comunale dovrebbe giovare non di un solo registro, ma di tante tastiere 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 scale.

8.1.2. Il Piano va modulato secondo la rilevanza delle azioni proposte

In secondo luogo va preso atto che 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. Vi sono parti della città, delle frazioni, degli spazi aperti, del sistema infrastrutturale e di quello ambientale che rappresentano valori da conservare o

preservare con particolare cura, da non modificare ma semmai (almeno in qualche caso) da ricondurre a condizioni che si giudicano compromesse negativamente, e altre che al contrario richiedono interventi importanti e anche radicali di cambiamento; parti e elementi che vanno valorizzati migliorando ancora di qualcosa un assetto distrettuale o di quartiere ormai consolidato ma pure (forse) non del tutto soddisfacente, e singoli siti 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.

In altre parole, 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-modifica assoluta di un'altra, con una vasta gradazione di modalità intermedie fra le quali si collocano tipicamente quelle riguardanti delle 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, che sarà in parte generale e in parte specifica di ciascuna situazione, qui molto minuziosa e là meno. Anche qui - ed è la seconda ragione di una nuova forma operativa di pianificazione - un Piano tradizionale "monocorde" come quello vigente si rivela troppo povero di possibilità adattative e ancora una volta intrinsecamente non idoneo all'obiettivo da perseguire, che è quello di una strumentazione modulata a seconda dei contesti e delle circostanze locali.

8.1.3. Il Piano va articolato in ordine alla natura strategica o tattica delle sue scelte

Se si poi si bada al quadro politico-temporale del Piano, anche l'ottica in cui collocare i vari gradi di possibile o necessaria trasformazione urbanistica risulta diversa di caso in caso indipendentemente dal fatto che i cambiamenti fisico-funzionali previsti e regolamentati siano molto importanti, modesti o addirittura nessuno. A prescindere dalla durata delle azioni da intraprendere, alcune indicazioni hanno per loro natura 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) va quindi osservato che nel Piano devono convivere sia delle scelte urbanistiche 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 responsabilmente, ma in modo necessariamente corale e quindi tanto impersonale quanto di fatto generico; sia decisioni assunte con 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.

Sotto questo profilo emergono dunque due distinti campi operativi: quello strategico delle decisioni urbanistiche "strutturali" e quello tattico delle decisioni operative e di dettaglio, benché le une e le altre perseguano - ma in modo e con metodi diversi - quella migliore qualità insediativa che qui ci interessa. La terza ragione di innovazione dello strumentario urbanistico municipale discende da queste considerazioni. Strategia e tattiche insediative, cioè funzionali e spaziali, comportano infatti differenti modalità di concezione, formazione e attuazione. Anche le ideologie politiche devono aver modo di manifestarsi in modo diverso nelle due circostanze. La strategia generale della trasformazione (o se si preferisce dello sviluppo) delineata dal Piano 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 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.

Da queste esigenze discende l'opportunità di ammettere - fra le regole del gioco strategiche del Piano stesso - anche delle possibili alternative alle scelte iniziali, purché compatibili con la strategia assunta statutariamente quale riferimento di base. Ora, pure da questo punto di vista un Piano di tipo tradizionale - onnicomprensivo, anelastico, ugualmente "efficace" in ogni sua costituente e soprattutto fondato sulla forza negativa dei vincoli più che sulla certezza di previsioni che spesso si riducono a semplici auspici, e dunque tutt'altro che aperto e stimolante - non appare affatto lo strumento più adeguato. Molto meglio è invece disporre di tante modalità di piano, naturalmente correlate entro un quadro operativo complessivo, quanti sono i tipi di scelte da compiere, le quali saranno in parte decisioni molto impegnative e di fondo, di carattere permanente o di lunga durata - profondamente innovative o profondamente conservative che siano - e in parte opzioni altrettanto necessarie in termini operativi, ma meno dirimenti e di minor momento strategico: quelle riguardanti la gestione corrente del sistema insediativo e ambientale esistente in condizioni non-critiche e le sue modificazioni di assestamento, e cioè le azioni passibili di successivi aggiustamenti, aperte di fronte ad altre possibilità di intervento purché compatibili, e quindi modestamente regolamentate e con vincoli ben circoscritti nella misura in cui i cambiamenti ammessi sono riconosciuti a priori congeniali con le scelte di fondo.

8.1.4. Le scelte urbanistiche devono tener conto dei rischi ambientali

Il quarto elemento da considerare con maggiore attenzione di quanto abbia potuto fare a suo tempo il PRG vigente e anch'esso decisamente innovativo riguarda la trattazione dei rischi ambientali nella materia urbanistica. E qui - al contrario del punto precedente - gli aspetti ideologici e politici della disciplina contano poco o nulla. Il fatto è che negli ultimi anni la legislazione in materia ha introdotto nella redazione degli strumenti urbanistici comunali criteri di valutazione molto più complessi di quelli contemplati in precedenza (si pensi ai rischi geologici, idrogeologici, di esondazione ecc. ai quali per esempio fa riferimento il PUP). Se il valore e la destinazione d'uso di un sito sono funzioni della sua qualità ambientale, oggi questa va certificata considerando le precedenti destinazioni d'uso, 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 europee⁸⁹. Tutto ciò comporta ancora una volta una profonda revisione concettuale,

⁸⁹ 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 contemplano 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

metodologica e tecnica dei meccanismi tradizionali della pianificazione urbanistica e in particolare richiede approcci interdisciplinari fin qui poco esplorati, dei quali il nuovo strumento dovrà appunto farsi carico.

8.1.5. Le scelte urbanistiche devono considerare gli aspetti fondiari, finanziari e fiscali dell'attuazione del Piano

L'ultima ragione di innovare il sistema pianificatorio esistente riguarda infine quella relazione con le politiche fondiarie e con la dimensione finanziaria e fiscale delle prefigurazioni e delle normative urbanistiche che oggi appare sempre più indispensabile. Questo argomento è rimasto fin qui in ombra, ma non va assolutamente trascurato. 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 dal Piano stesso e quelli che risultano avvantaggiati (siano essi individui, imprese, enti, o magari quartieri, distretti, circoscrizioni, consorzi), e simili cose. Pure qui ci si deve muovere 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. Ed è inutile dire che su tali materie il PRG vigente non solo dice poco più del minimo che serve per la gestione della ICI, ma mostra scarse possibilità di adattamento, mentre quello nuovo dovrà considerarle con molta attenzione quantomeno sotto il profilo metodologico, anche qui con approcci interdisciplinari che sono tutti da inventare.

8.2. Lo scenario strumentale proposto

8.2.1. Le premesse e gli spunti disponibili

In estrema sintesi, l'obiettivo "tecnico" del nuovo apparato pianificatorio risulta quello di contemperare strategie e interventi commisurati a:

- luoghi diversi, con identità culturali e fisico-geografiche, caratteristiche tipologiche, problematiche territoriali, pressioni sociali ed economiche, autonome e differenziate;
- diverse esigenze e fenomenologie di trasformazione dello stato di fatto;
- tempi diversi di attuazione in ordine a quelli di maturazione delle questioni sul tappeto, all'intervento non del tutto programmabile di attori e operatori solo in parte prefigurabili, all'impiego di risorse finanziarie ed economiche in generale indeterminate con strumenti di attuazione e gestione degli interventi che cambiano di anno in anno, e alla luce di sempre nuove emergenze sociali, economiche, tecnologiche ecc.;
- diverse politiche di settore che attraversano il quadro generale del territorio in esame: grandi infrastrutture, sistemi di mobilità, equipaggiamenti e attrezzature alle varie scale e con vari contenuti (scuola-università-cultura, sanità, pubblica amministrazione, commercio, servizi e aree produttive, ecc);
- diverse modalità di correlazione con le altre dimensioni del governo del territorio e delle sue dinamiche.

Tenendo conto dei singoli obiettivi esposti diffusamente in precedenza nel Documento, dei criteri generali riassunti nel capitolo 6 e degli intenti elencati nel

appositi strumenti quali catasti e mappature territoriali georeferenziate, e ogni progetto di pianificazione urbana deve essere validato e valutato da tali strumenti.

paragrafo precedente, il futuro dispositivo urbanistico comunale di Trento dovrà dunque fondarsi su nuovi terreni di analisi e valutazione e dotarsi di nuovi strumenti che rendano più elastica ed efficace la gestione delle politiche territoriali e insediative nel breve e lungo periodo. Come s'è già detto, Trento non è la prima città italiana ad affrontare tali problemi e anzi esiste un certo panorama di sperimentazioni e provvedimenti che è parso utile ricostruire schematicamente nella Appendice che chiude il Documento per segnalare non tanto modelli cui conformarsi, ma spunti concreti dai quali muovere.

In sintonia con i lineamenti di riforma in atto nella legislazione e nella strumentazione urbanistica a livello nazionale e di molte regioni italiane, non sembra dunque peregrino pensare che il futuro sistema di pianificazione urbanistica del Comune di Trento si dia una configurazione operativa deducibile da tali spunti, anche se attualmente non interamente contemplata da quella vigente in ambito provinciale, che del resto è ritenuta ormai obsoleta da molte parti.

8.2.2. *Lo schema operativo suggerito*

La configurazione proposta, finalmente, si fonda su due distinti livelli di concezione ed esercizio dell'azione urbanistica municipale, entrambi praticabili con due modalità e due generi di strumenti.

Il primo livello è quello della "struttura" urbanistico-ambientale che si intende prefigurare, quindi della prospettiva generale dello sviluppo del sistema insediativo-ambientale, o meglio del suo adeguamento - mediante interventi di trasformazione ovvero di conservazione - agli indirizzi di fondo e di lunga durata che la comunità di Trento dà a se stessa. Questo livello di inquadramento e di indirizzo - in certo modo a-temporale, cioè privo di scadenze legali, ma politicamente rilevante - comporta due ottiche spaziali: una d'assieme relativamente schematica e una di maggior dettaglio focalizzata sui temi, i problemi e le soluzioni di specifiche aree o distretti che al riguardo appaiono omogenei.

Il secondo livello è quello "operativo" degli specifici interventi delineati nel primo livello e delle altre azioni urbanistiche che occorre invece progettare e normare dandosi precise scadenze e considerando i concreti effetti legali delle scelte che via via si compiono (dato che non è necessario farle tutte subito, insieme a quelle del livello di inquadramento). Anche qui si danno due casi: da una parte le scelte relative agli interventi di rilevante trasformazione urbanistico-ambientale dello stato di fatto, di valenza strategica, compresi quelli di recupero e rivalorizzazione di situazioni compromesse da ricondurre a una condizione oggi perduta ma giudicata irrinunciabile; e dall'altra le azioni concernenti il buon governo dei processi che non implicano grandi trasformazioni, ovvero la gestione urbanistico-edilizia corrente del "naturale" metabolismo dei sistemi insediativi e ambientali esistenti, laddove se ne è soddisfatti e non esistono indizi di metastasi o pericolose mutazioni genetiche.

L'idea è che a questi due livelli sdoppiati corrispondano i seguenti quattro strumenti che nell'insieme dovrebbero configurare il futuro Piano regolatore comunale, inteso non più come un documento rigido e monocorde, ma quale un sistema di analisi, progettazione, attuazione, gestione e monitoraggio articolato e flessibile nel tempo:

- il Piano di struttura generale (PSG)⁹⁰;
- alcuni Piani di struttura di secondo livello (PQ – Piani Quadro), cioè d'ambito ovvero di località, distretto, area problematica, oppure tematici o settoriali;
- un certo numero di Piani esecutivi strategici o speciali (PES);
- dei Regolamenti urbanistici (RU), grosso modo uno per ogni tipo di circoscrizione.

⁹⁰ L'aggettivo giusto sarebbe "strategico". Il termine "di struttura" - di derivazione anglosassone e già ampiamente adottato anche in Italia (nella forma "piano strutturale", vedi Appendice) - è qui preferito per non creare confusione con il diverso "piano strategico" comunale, di tipo politico-economico e sociale, già presente a Trento.

Come si vede, in questo disegno non si parla di "nuova" pianificazione del centro storico cittadino e di quelli dei paesi delle circoscrizioni, in parte perché la loro regolamentazione urbanistica attuale non pare aver bisogno di riforme, in parte perché il loro caso potrebbe meglio rientrare fra quelli gestibili con i Regolamenti urbanistici.

Ma vediamo con maggior dettaglio cosa dovrebbe contenere e come dovrebbe funzionare ciascuno di questi elementi del futuro Piano.

8.2.3. *Il Piano di struttura generale*

Il Piano di struttura generale (PSG), esteso a tutto il territorio comunale, dovrebbe inquadrare a livello d'insieme le scelte urbanistico-ambientali di fondo della comunità trentina, cioè quelle qui sintetizzate nel capitolo 2, formalizzandole nel linguaggio delle discipline della pianificazione spaziale. Il PSG va inteso come un documento di obiettivi e di indirizzi che fissa le principali linee di sviluppo urbano da confermare, incentivare o attivare ex-novo e quelle di salvaguardia e valorizzazione dei caratteri ambientali e paesistici, e che indica le principali operazioni da compiere per la migliore infrastrutturazione del territorio e la localizzazione delle principali attrezzature di servizio ed equipaggiamento della città e del territorio, il tutto nell'ambito di specifiche politiche di settore e in armonia con lo scenario ancor più generale fornito dalla pianificazione strategica provinciale.

Il grosso del PSG dovrebbe dunque essere rappresentato da un testo scritto di analisi, obiettivi, valutazioni e descrizioni di azioni, rivolto soprattutto a illustrare le scelte compiute e le loro ragioni (da spiegare - come buona regola - quali risultati di confronti i più razionali possibili tra le diverse alternative che di solito si danno). La rappresentazione cartografica degli assetti e delle prefigurazioni spaziali del PSG non dovrebbe risultare molto diversa da quella dell'attuale PUP per le scale utilizzate e per l'articolazione negli ormai canonici "tre sistemi", e neppure il suo apparato normativo, che dovrebbe essere costituito in buona misura da direttive, criteri e raccomandazioni. L'analogia con il PUP può essere portata avanti considerando anche i contenuti prescrittivi e vincolistici del PSG con effettive ed immediate ricadute operative, i quali dovrebbero limitarsi sostanzialmente a:

- la regolazione delle questioni ambientali e culturali in senso lato e in particolare la tutela dei valori paesaggistici, storico-artistici e simili, nonché la protezione o prevenzione dei rischi;
- l'individuazione dei diversi campi metodologici ai quali vanno fatte corrispondere specifiche modalità di progettazione, attuazione e gestione ai livelli operativi;
- la specificazione degli obiettivi, dei contenuti e dei principali parametri urbanistici degli interventi di trasformazione di maggior rilievo e di portata strategica.

Per il resto le indicazioni del PSG dovrebbero essere vincolanti solo in quanto direttive rivolte agli elementi per così dire successivi o "subordinati" del nuovo sistema di pianificazione, direttive la cui coerenza è essenzialmente civile e politica.

Corredato da poche carte a grande scala (1:10.000, eventualmente ridotta a 1:25.000) e concepito con una visione a lungo termine, il PSG dovrebbe dunque:

- individuare i diversi sistemi ambientali e insediativi (dove delimiterà spazialmente gli abitati e le diverse parti che li compongono, in ordine alle loro caratteristiche tipologiche funzionali e morfologiche e quindi ai rispettivi Regolamenti urbanistici), il sistema infrastrutturale principale e quello degli equipaggiamenti strategici del territorio;
- indicare le politiche da sviluppare e gli indirizzi urbanistici da seguire sistema per sistema, e in particolare dettagliare le azioni di tutela, sostegno e valorizzazione di quanto rappresenta il cosiddetto "statuto" dei luoghi (i caratteri e i connotati per così genetici del nostro territorio) e quelle riguardanti le grandi trasformazioni urbanistiche e infrastrutturali, tutte azioni di carattere strategico;

- delimitare gli ambiti nei quali ricadono tali azioni, in particolare quando e dove l'esecuzione degli interventi di trasformazione dichiarati strategici richiede l'adozione preventiva di idonei piani strutturali di secondo livello, cioè di PQ;

- fissare gli obiettivi, i contenuti di massima e i parametri tecnici generalissimi dei vari PES (Piani esecutivi strategici o speciali).

Le indicazioni del PSG dovrebbero avere significative ricadute dirette (per esempio con vincoli e prescrizioni immediatamente efficaci) solo nei già accennati campi della salvaguardia dello statuto dei luoghi, dei rischi ambientali e degli interventi di trasformazione insediativa e ambientale più significativi, quelli appunto strategici. I luoghi, i temi e i problemi dei quali il PSG dovrebbe occuparsi in ciascuno di questi campi dovrebbero essere quelli ai quali il Documento ha dedicato i precedenti capitoli 2, 3, 4, 5 e 7, conformemente agli obiettivi dei cui elementi si è detto nel paragrafo 8.1.

8.2.4. I piani di struttura di secondo livello (Piani-quadro)

Chiamiamo questi strumenti Piani-quadro (dove la sigla PQ) per non generare confusione con altre e diverse figure pianificatorie vigenti nell'attuale legislazione, di pari livello. Nei rispettivi ambiti - territoriali, problematici, tematici o settoriali - i PQ dovrebbero svolgere un ruolo di cerniera, da un lato dettagliando il PSG in alcune sue parti particolarmente delicate o complesse, e dall'altro fornendo ai PES ricadenti nel loro perimetro i necessari ulteriori riferimenti di contesto e cioè gli obiettivi precisi da perseguire, le quantità ammissibili e gli altri parametri urbanistici ed edificatori, i requisiti prestazionali da assicurare, quelli morfologici, le modalità di montaggio e di esecuzione delle operazioni previste, la tipologia delle convenzioni da attivare e i tempi assegnati alla esecuzione. Si tratta dunque ancora di strumenti di indirizzo e coordinamento, più minuziosi e specifici del PSG ma spazialmente più circoscritti (non occorre sicuramente coprire di PQ l'intero territorio comunale), sempre comunque da concepire per una lunga prospettiva temporale.

Ogni PQ riguarderà dunque la porzione di spazio o il tema problematico assegnatagli dal PSG. Poiché pure i loro contenuti, le loro finalità, i criteri da seguire, i problemi da affrontare, i loro limiti ecc. saranno esposti nel PSG, il grosso dei PQ dovrebbe riguardare gli aspetti propriamente analitico-progettuali - in termini fisico-funzionali - degli assetti ai quali si mira, assetti d'assieme ai quali i singoli PES dovranno conformarsi quando si riterrà giunto il momento di programmarli e progettarli a livello operativo (una decisione prettamente politica).

Gli ambiti di ogni PQ dovrebbero avere una propria identità morfologica o essere pervasi da una comune strategia di sviluppo, e costituire unità riconoscibili nel quadro territoriale generale. Come s'è detto, i PQ vanno delimitati dal PSG, ma ciò non dovrebbe escludere la possibilità di attivarne altri nel corso dell'attuazione di quest'ultimo, senza che ciò implichi una sua formale "variante". Anche i PQ sono espressione di intenti strategici che non si traducono in minute prescrizioni normative o regolamentative distribuite capillarmente nel loro territorio (cioè, non comportano uno zoning di genere tradizionale, ma semmai necessitano di preliminari operazioni progettuali di natura esplorativa o "tentativa", quali strumenti di messa a punto di specifici obiettivi di trasformazione), e quindi contengono elementi non di rigidità, bensì di orientamento e coordinamento, salvo che per le stesse questioni nelle quali già il PSG ha delle precise ricadute vincolistiche o prescrittive immediatamente efficaci (vedi sopra), che qui si precisano. Pertanto, come per il PSG, la loro adozione e la loro approvazione costituiscono soprattutto un importante impegno programmatico e politico che consente di legittimare o meno le decisioni di livello inferiore, ma senza effetti legali diretti per esempio in termini di diritti o divieti alla edificazione, di alterazione delle capacità edificatorie attuali e dei valori fondiari, di prospettive di espropriazione ecc.

Tenendo conto di quanto esposto nel capitolo 7, i più urgenti PQ da attivare sembrano in prima istanza quelli riguardanti i seguenti ambiti territoriali:

- la città fluviale, ossia il territorio compreso fra il Doss Trento e l'aeroporto di Mattarello e delimitato a ovest dall'autostrada e a est dalla linea ferroviaria, dove si concentrano i maggiori interventi per nuove attrezzature urbane della città futura: ospedale, attrezzature sportive e per lo spettacolo, centri espositivi-fieristici, polo scientifico-tecnologico, musei e attrezzature culturali, servizi per l'università, strutture di terminal e parcheggio automobilistico⁹¹;

- il parco fluviale nord, ossia il territorio compreso fra il Doss Trento e l'Interporto e delimitato a ovest dal versante montano e a est dall'autostrada, comprensivo dell'abitato della Vela, costituente una sorta di area di riserva da salvaguardare oggi in vista di una eventuale futura valorizzazione;

- i diversi distretti o quadranti che costituiscono il suburbio cittadino del fondovalle settentrionale, ossia il territorio compreso fra l'attacco sud di via Brennero e di via Maccani e la zona industriale di Spini di Gardolo, delimitato a ovest dall'autostrada e a est dalla via Solteri e suddiviso in spicchi e blocchi interni dalle ferrovie e dalla tangenziale nord, nel quale 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): un insieme davvero tra i più problematici dell'intero territorio provinciale;

- la periferia quasi-urbana sulla collina, ossia il territorio dei sobborghi orientali e delle rispettive aree agricolo-paesistiche, distinguibile in due porzioni principali che includono a nord Martignano e Cognola, con il parco delle Coste, e a sud Povo e Villazzano, con il parco di Gocciadoro e Mesiano;

- il monte Bondone, ossia tutto il territorio soggetto al Patto territoriale relativo.

Ma molti altri PQ potrebbero essere programmati: per esempio per gli ambiti territoriali di Cadine e Sopramonte, di Meano e delle frazioni adiacenti, di Ravina e Romagnano, di Mattarello, per quelli della zona urbana nel fondovalle meridionale (Clarina, San Bartolomeo, Man).

8.2.5. I Piani esecutivi strategici o speciali

Ciascun intervento di trasformazione dello stato di fatto di maggior momento, individuato nel PS e inquadrato nei PQ, si dovrebbe attuare mediante un Piano esecutivo strategico o speciale (PES), da intendere come uno strumento a termine avente i medesimi caratteri di operatività, di durata temporale ecc. di quei dispositivi di attuazione urbanistica che nella pratica disciplinare italiana prendono di volta in volta il nome di PEEP, PIP, PRU, PII, PRUSST ecc. Come s'è detto, gli elementi essenziali di contestualizzazione, i parametri tecnici principali e invariati, gli indirizzi della progettazione, le procedure ecc. di ogni PES verrebbero forniti dai due livelli di indirizzo della pianificazione urbanistico-ambientale, PSG e PQ, sicché compito precipuo di ciascuno di essi sarebbe essenzialmente quello di tradurre tutti questi intenti nella azione vera e propria, delineandola in ogni dettaglio progettuale e gestionale. Previa la formazione dei relativi PQ, stabilire quali PES vadano fatti maturare e quindi vadano progettati, adottati, approvati ed eseguiti di volta in volta dovrebbe spettare alle decisioni delle Amministrazioni cittadine in carica, che con tali scelte programmatiche potrebbero appunto improntare politicamente la propria quota di attuazione del PSG, la cui durata invece trascende le scadenze elettorali⁹².

⁹¹ Questo piano-quadro sarà la cornice necessaria per la prevista Variante 2000 relativa ai principali interventi inclusi nel PRUSST, e dovrà quindi essere redatto prima della messa in opera del PSG:

⁹² Questa programmazione a tempo non sarebbe dissimile da quella che altrove è chiamata la "pianificazione del sindaco".

Si può osservare che qualsiasi lottizzazione o urbanizzazione di un'area libera da edifici e qualsiasi intervento di recupero di un volume o uno spazio non più utilizzato al quale è assegnata una funzione o una forma diversa implica una trasformazione fisico-funzionale del sistema insediativo e ambientale; ma non tutte le trasformazioni di questi tipi hanno rilevanza strategica per il futuro di Trento. Comunque, deve essere il PSG a stabilire se si tratta di PES, ognuno a suo modo "speciale", oppure di interventi "normali" (come per esempio una lottizzazione standard) affidati in quanto tali ai RU.

Noi qui ovviamente pensiamo a PES dedicati ai tanti "grandi temi" sul tappeto passati in rassegna nel Documento: per esempio i PES per la realizzazione del nuovo Ospedale, del nuovo Tribunale, della nuova Questura, del nuovo Carcere, di alcuni importantissimi insediamenti universitari e/o di terziario pubblico; la trasformazione delle aree ex Michelin e Italcementi e quella delle ex caserme cittadine; il recupero delle ex aree industriali di Trento Nord; il sistema di trasporto veloce di massa con le sue stazioni e i suoi parcheggi; i nuovi ponti sull'Adige; ecc. Invece le lottizzazioni "minori" e gli interventi non-strategici, per quanto "grossi", dovrebbero ricadere nelle casistiche regolate dai normali Regolamenti urbanistici.

8.2.6. I Regolamenti urbanistici

Parliamo di Regolamenti urbanistici (RU) al plurale pensando che ogni ambito insediativo omogeneo individuato dal PSG (per esempio la città "consolidata", le sue diverse periferie, le diverse frazioni, i diversi paesaggi aperti, ecc.) dovrebbe averne uno suo proprio. La loro funzione dovrebbe essere quella delle normali Norme tecniche di attuazione di un PRG laddove quello che va regolato con atti di saggio buon governo urbanistico non è il cambiamento radicale né un'accelerata dinamica evolutiva di quanto già esiste in contesti già solidamente urbanizzati e costruiti (la gran parte degli insediamenti attuali nel territorio comunale), ma piuttosto un generico processo di corrente metabolismo edilizio, processo che può contemplare riforme locali, singoli recuperi, ristrutturazioni estese anche a più unità immobiliari, ampliamenti o demolizioni limitati, anche nuove costruzioni e persino nuove piccole espansioni degli abitati esistenti, purché tutto ciò sia di rango "non strategico" (vedi PSG e PES).

I RU - sostanzialmente privi di contenuti politici e programmatici di indirizzo e dotati di una dimensione sostanzialmente a-temporale - vanno intesi quasi come una sorta di "espansione" del Regolamento edilizio dedicata sostanzialmente ai parametri edificatori (le distanze, le altezze, il calcolo delle volumetrie edificabili, i rapporti di copertura ecc.) e a quelli urbanistici (le compatibilità tra usi alternativi, le tipologie ammesse, gli standard di verde, di parcheggio ecc.), senza trascurare le materie di cui s'è detto ai precedenti paragrafi 8.1.4 e 8.1.5. Gli ambiti di applicazione dei RU potrebbero essere esposti in carte non diverse da quelle del PRG tradizionale, ma semplificando all'estremo la casistica e mirando a una zonizzazione (se ancora fosse il caso) basata sulla omogeneità non delle funzioni, bensì preferibilmente dei tipi edilizi e insediativi.

8.3. La nuova pianificazione comunale e quella provinciale⁹³

Ma come si concilia lo scenario strumentale tratteggiato nei paragrafi precedenti con il quadro della legislazione urbanistica provinciale? La situazione appare molto problematica e pone difficoltà che sarebbero insormontabili, se non fosse che anche la Provincia si trova di fronte alla esigenza di riformare il proprio apparato normativo in materia, così come hanno fatto recentemente - o stanno facendo - altre realtà politico-amministrative italiane. Occorre dunque vedere le cose in tale prospettiva.

⁹³ Questo paragrafo è dovuto alla avv. Monica Manica del Servizio Avvocatura comunale.

8.3.1. Spunti innovativi nel panorama nazionale

Oggi in Italia si sta vivendo un momento di grande fermento nei temi del governo del territorio, foierio di innovazioni che anche in Trentino sembrano mature: fermento che nasce dalla ormai accertata inadeguatezza dei tradizionali strumenti di programmazione e gestione urbanistica rispetto alla complessità delle istanze e alla eterogeneità degli interessi in gioco, e dalla loro comprovata inefficacia nel perseguire gli obiettivi in gioco. Le novità di cui prendere atto si manifestano:

- sul piano operativo, nella adozione in via sperimentale da parte dei PRG di alcuni comuni di meccanismi di perequazione, con l'intento più o meno dichiarato di conferire efficacia alla previsione urbanistica e di eliminare, o almeno ridurre, quelle sperequazioni fra proprietari che sono create inevitabilmente dalla programmazione urbanistica di tipo tradizionale secondo la tecnica della zonizzazione: meccanismi che pur in assenza di un'esplícita disposizione legislativa hanno trovato già l'avvallo della giurisprudenza più recente⁹⁴;

- sul piano giuridico, nella ricerca di un equilibrio fra l'interesse pubblico - e il modo attraverso i quali concretamente viene perseguito - e il sacrificio imposto al privato, e nella attenzione rivolta alla necessità di superare il sistema tradizionale che emerge nella sentenza n.178/99 della Corte Costituzionale sulla indennizzabilità dei vincoli reiterati, la quale ha già cambiato la prospettiva delle scelte urbanistiche e soprattutto ha importanza per il suo riferimento non solo alla riparazione in forma specifica quale forma possibile di indennizzo, ma pure ad "altri sistemi compensativi", dove si legge un primo formale riconoscimento dei meccanismi perequativi già in uso in realtà comunali⁹⁵;

- sul piano normativo, nella necessità di una riforma generale della disciplina urbanistica, concretatasi nel disegno presentato dalla VIII Commissione della Camera dei deputati (vedi anche l'Appendice).

Questo disegno prospetta una legge nazionale di soli principi, i principali dei quali - in estrema sintesi - sono:

- il principio di sussidiarietà, già affermato nella legge Bassanini e nella Carta Europea delle autonomie locali. Se si ritiene che il livello ottimale per l'esercizio delle responsabilità pubbliche debba essere collocato di preferenza in capo alle autorità territorialmente e funzionalmente più vicine ai cittadini, ne consegue che in materia urbanistica e di gestione del territorio occorrerà individuare e riconoscere all'ente territoriale Comune un centro di potere forte, rovesciando il tradizionale meccanismo a cascata degli strumenti di pianificazione;

- il principio della concertazione delle scelte di piano tra i diversi livelli istituzionali e le altre amministrazioni preposte alla cura degli interessi pubblici di volta in volta coinvolti attraverso lo strumento della conferenza fra gli enti;

- la semplificazione del sistema di pianificazione, con la previsione - ad esempio - della Carta unica del territorio come strumento unico di riferimento comprensivo di tutte le disposizioni vigenti;

- la previsione di meccanismi di perequazione urbanistica, i quali dovranno perseguire, secondo la bella definizione della Legge Regionale Emilia Romagna di recente approvazione, "l'equa distribuzione, tra i proprietari degli immobili interessati dagli interventi, dei diritti edificatori riconosciuti dalla pianificazione urbanistica e degli oneri derivanti dalla realizzazione delle dotazioni territoriali."

Accanto a questi principi il disegno di legge affronta la questione della natura del piano urbanistico, sulla quale pure occorre spendere qualche parola. Il piano regolatore generale di impronta tradizionale, concepito come strumento che riunisce in sé i caratteri strutturali, generali, vevoli a tempo indeterminato con i caratteri attuativi e operativi non è più sostenibile. Primo evidente effetto negativo di questa impostazione è stata la citata affermazione di incostituzionalità dei vincoli pubblici a tempo indeterminato, e comunque

⁹⁴ TAR Emilia Romagna 14.01.1999, n. 22.

⁹⁵ Si va da città come per esempio Bologna, Reggio Emilia, Ravenna, Torino, Pavia, Venezia a piccoli comuni.

l'obbligo di indennizzo nel caso di reiterazione del vincolo. Il problema può essere superato nel disegno di legge con la distinzione, a livello comunale, fra piano strutturale dove trovano luogo le scelte generali programmatiche e non prescrittive e i vincoli imposti a titolo generale non indennizzabili⁹⁶, e piano operativo. E solo il piano operativo - conformativo della proprietà immobiliare e pensato a tempo determinato, preferibilmente legato a un mandato amministrativo - comporta vincoli di tipo espropriativo.

Alla luce di tali brevi precisazioni non si può non convenire con chi osserva che la riforma del piano regolatore comunale diventa un passaggio obbligato. "La distinzione delle scelte di lungo periodo e del sistema dei valori non negoziabili - che formano il "piano strutturale" - dalle politiche e dagli interventi di breve-medio periodo rivolti alla attuazione - che danno vita al "piano operativo" - discrimina il campo in cui dovrà vigere la copianificazione da quello in cui piena sarà l'autonomia del Comune e completa la sua responsabilità"⁹⁷.

8.3.2. Il rapporto tra quadro strumentale proposto e legge provinciale e le possibili prospettive di riforma

In conclusione, non pare dunque più accettabile il ricorso allo strumento urbanistico tradizionale che da un lato costringe le amministrazioni a disciplinare minutamente l'intero territorio comunale con previsioni anche vincolistiche, e dall'altro le espone al rischio e all'onere di indennizzo dei beni così gravati, senza peraltro garantire efficacia dell'azione urbanistica. Il quadro strumentale proposto in questo Documento si fa appunto interprete degli spunti problematici cui si è fatto cenno e ne propone una soluzione in linea con altre recenti leggi regionali e con lo stesso disegno di riforma nazionale. Ma il nostro scenario sta in piedi nell'ambito del sistema normativo provinciale vigente?

Oggi la legge provinciale n.22 del 16 settembre 1991 individua tre livelli istituzionali di competenza: quello provinciale che definisce le direttive, le prescrizioni ed i vincoli da osservare nella redazione dei piani subordinati, quello comprensoriale di orientamento dei piani regolatori generali e il piano regolatore comunale.

Il livello provinciale si connota in modo peculiare perché, pur essendo definito come piano di direttiva, contiene previsioni puntuali e vincolanti per i piani subordinati (si pensi alla localizzazione delle infrastrutture e soprattutto alla zonizzazione delle aree a rischio geologico e idrogeologico e delle aree agricole di interesse primario e secondario) che la giurisprudenza ha riconosciuto strettamente vincolanti per i piani subordinati, salvo limitati ambiti di autonomia⁹⁸.

Tralasciando il livello comprensoriale che qui non interessa, il Piano regolatore comunale della legge 22 è pensato secondo la logica tradizionale, e cioè come strumento generale che riguarda la totalità del territorio comunale e ha contenuti di carattere sia strutturale che operativo. Il PRG può limitarsi a fornire indirizzi, criteri e parametri da rispettare solo nei casi di rinvio a un piano attuativo (che sia uno di quelli descritti e disciplinati al capo IV del titolo IV della legge, o un piano di lottizzazione), mentre per il resto è esecutivo immediatamente e a tempo indeterminato.

⁹⁶ Vanno ricordati i vincoli a carattere "ricognitivo" o "originario", quali ad esempio il vincolo paesistico-ambientale, di carattere geologico o forestale, i vincoli imposti per ragioni di pregio storico-artistico, le fasce di rispetto di strade, ferrovie, acque pubbliche, ecc.

⁹⁷ In Rassegna Urbanistica Nazionale Venezia 13 novembre 1999 - VIII Commissione della Camera dei Deputati Audizione sulla Legge di riforma urbanistica, 16 settembre 1999 - Contributo dell'INU.

⁹⁸ Così T.R.G.A. di Trento n. 95 del 29.04.1997 secondo la quale "le previsioni del Piano urbanistico provinciale approvato con legge provinciale n. 26 del 1987 hanno un'obbligatorietà generalmente assoluta nei confronti dei Piani regolatori generali, i quali debbono dare attuazione al Piano urbanistico provinciale (articolo 18, comma 2, legge provinciale n. 22 del 1991) conformando tutte le proprie scelte a quelle operate a livello provinciale. Ne segue che solo in determinati casi normativamente previsti è consentito al pianificatore comunale di modificare le scelte provinciali, talvolta in via eccezionale (ad esempio in riferimento alle aree agricole di interesse primario), talvolta in via ordinaria (ad esempio per le aree agricole di interesse secondario), ma - in ogni caso - soltanto ove ricorrano determinati presupposti indicati anch'essi nelle norme di legge. Conforme T.R.G.A. di Trento n. 96 del 29.04.1997.

La legge 22 contempla anche un livello intermedio *sui generis* rappresentato dal piano guida, concepito per orientare i piani di lottizzazione, ma l'uso di questo strumento non sembra possibile al di fuori di questa fattispecie⁹⁹.

Osservato ciò, ricondurre il meccanismo proposto dal Documento nella disciplina legislativa in vigore appare effettivamente piuttosto difficile. Forse nella prassi applicativa si potrebbe prospettare un'articolazione del PRG in due distinti strumenti che per contenuti e natura abbiano le caratteristiche del nostro PSC (assunto sotto la denominazione formale di "Relazione illustrativa", corredata delle necessarie rappresentazioni grafiche) e del nostro RU (quale "Norme tecniche di attuazione" completate da una apposita cartografia di dettaglio). Così pure si potrebbe pensare, forse, di ricondurre di volta in volta un PRG formalmente di tipo tradizionale, ma pensato come il nostro PES, a uno dei vari tipi di piano attuativo previsti dalla legge 22. Ma nel sistema della legge provinciale manca comunque un livello intermedio di previsione al quale ricondurre lo strumento proposto dal Documento come PQ, visto che il piano guida non vi si presta.

Che fare? Se cercare di dare allo strumentario proposto i connotati giuridici dei tipi di piano contemplati dalla legge 22 appare un'operazione frustrante e penalizzante sia degli intenti che dei risultati che ci si può attendere, non resta che sollecitare fortemente quella riforma della legislazione provinciale che da più parti è auspicata da tempo. Se prendesse atto delle numerose e importanti novità che si muovono in materia di governo del territorio oggi in Italia e per dare attuazione ai principi già visti di sussidiarietà, di partecipazione, di perequazione urbanistica, di snellezza e agilità degli strumenti, e soluzione al problema dei vincoli espropriativi, questa riforma dovrebbe essere profonda e complessiva. Così effettivamente sarà, probabilmente, ma non a tempi brevi. Per una realtà quale il Comune di Trento, che in questa delicata fase evolutiva e alla vigilia di innovazioni fondamentali si accinge a rinnovare lo strumento generale quasi in funzione di "apripista", bisognerebbe dunque pensare ad alcune anticipazioni in certo modo "parziali" ma di immediata applicazione, quali ad esempio:

- la possibilità di articolare il PRG tradizionale in due strumenti che per natura e contenuti abbiano le caratteristiche del PSC e del RU;
- la verifica della compatibilità della disciplina esistente dei piani attuativi con i PES;
- la previsione di un livello intermedio (PQ) fra il PSC e i piani operativi;
- e, perché no, la espresa indicazione in legge della facoltà di prevedere nello strumento comunale meccanismi di perequazione urbanistica.

Va da sé, infine, che nello spirito delle innovazioni proposte e in coerenza con i principi informatori che le sorreggono, appare fondamentale allentare i vincoli derivanti alla strumentazione comunale dal PUP, ovvero "depurare" il PUP di quegli elementi che sono immediatamente vincolanti, anziché di indirizzo e di coordinamento.

⁹⁹ Tale convincimento nasce da una riflessione sul disposto letterale delle norme (interpretazione letterale) - il piano guida è previsto e disciplinato solo in riferimento al piano di lottizzazione (si confronti con art. 53 commi settimo e ottavo e soprattutto con art. 13 comma settimo della l.p. 22/91) e sulla collocazione della previsione normativa (interpretazione sistematica) all'interno della disciplina del piano di lottizzazione.

9. IL PERCORSO DA ATTIVARE

9.1. Verso il futuro Piano

Il processo di pianificazione dovrà seguire un itinerario composto non solo dalle consuete fasi di indagine e di elaborazione di proposte progettuali, ma anche da momenti di interazione con i diversi soggetti, sia istituzionali che non. Particolare impegno potrà assumere la maturazione delle procedure tecnico-amministrative richieste da un modello di piano innovativo come quello proposto e dall'uso di tecniche avanzate. Tra l'altro, sarà necessario far convergere più percorsi di programmazione (tipicamente quella strategica o economico-sociale e quella urbanistica) su momenti di dialogo, prevedendo occasioni specifiche di reciproco confronto: un'esigenza solo in apparenza ovvia e scontata, perché l'esperienza insegna che invece le difficoltà da superare sono enormi (in termini politici, forse, più che tecnici).

La proposta che segue di un dato percorso verso il futuro Piano non intende comunque prefigurare un vero e proprio schema operativo o una sequenza di atti e momenti che solo in parte possono porsi in successione. Intende invece individuare gli approfondimenti tecnici da eseguire in modo specialistico e precisare i modi dell'elaborazione delle ipotesi progettuali e quelli dell'interazione pubblica che è richiesta per costruire consenso attorno alle scelte che si dovranno concretare. A tal fine si suggeriscono alcuni indispensabili approfondimenti, alcune modalità appropriate di interazione, comunicazione e dialogo da mettere a punto a tempo debito, alcuni strumenti di fiancheggiamento capaci di fornire sinergie alle tante ricadute "civili" della formazione di nuovo piano cittadino, alcune azioni di valutazione preventiva della macchina pianificatoria da costruire e poi gestire, cercando alla fine di focalizzare con maggiore dettaglio i primi passi "urbanistici" da compiere.

9.2. Gli approfondimenti

La proposta di un modello nuovo di piano e la base conoscitiva a disposizione definiscono in modo molto diverso da quello tradizionale le fasi delle indagini preliminari alla progettazione. In particolare, un piano che distingue tra livelli diversi di intervento e di regolamentazione, che prefiguri tempi differenziati per l'attuazione delle diverse parti, che lasci spazio a decisioni operative da assumersi solo quando le esigenze vengono a maturazione e le soluzioni presentano connotati progettuali, attenua le necessità di prevedere su tempi medio-lunghi aspetti quali il dimensionamento del fabbisogno di residenza, di servizi, di quantità edilizie ecc. Nel corso degli ultimi anni si è formato inoltre un notevole patrimonio di conoscenze, grazie alle precedenti esperienze di pianificazione, all'attività di gestione del PRG vigente, all'impegno della amministrazione comunale e di altre amministrazioni in numerosi settori che interagiscono con il piano. Gli approfondimenti necessari in molti campi appaiono quindi fortemente specialistici, intesi a conseguire una conoscenza mirata ad affrontare problematiche particolarmente complesse o a elevare il livello degli interventi. Di particolare interesse possono essere indagini e riflessioni non consuete su aspetti che il piano vuole trattare con particolare impegno, oppure riguardanti fenomeni suscettibili di assumere, in futuro, un ruolo decisivo sull'assetto urbano (dinamiche sociali, grandi sistemi infrastrutturali ecc.) o, ancora, relative a nuove soluzioni progettuali e tecniche. Pur non potendo elencare in modo esaustivo i campi da approfondire, in quanto l'approccio progettuale del piano metterà in evidenza solo in momenti successivi le esigenze di conoscenza richieste dalle ipotesi allo studio, si segnalano le seguenti tematiche.

In primo luogo appare di grande impegno il tema del paesaggio, che richiede studi di diversa natura: ambientale (sicurezza, ma anche reti ecologiche), agronomica (il paesaggio agrario), culturale (il paesaggio antropico), progettuale.

A questo tema si connette quello della qualità urbana. Qui si tratta non solo di approfondire gli aspetti relativi agli spazi urbani e non, e alle configurazioni architettoniche - temi comunque di grande delicatezza e complessità - ma anche di cogliere meglio il senso della qualità urbana per i cittadini. In questo si dovranno mettere a punto delle modalità specifiche di indagine che sappiano sondare le esigenze reali degli abitanti, per esempio coinvolgendo le Circoscrizioni.

Di carattere generale è il problema delle trasformazioni sociali ed economiche della città, che richiede la precisazione dei nuovi modi di vivere lo spazio urbano, delle nuove tendenze localizzative delle attività, delle prospettive di alcune funzioni innovative (la ricerca, l'alta tecnologia ecc.).

Un altro tema è quello della sicurezza ambientale, che vede l'amministrazione ormai dotata di consapevolezza e di un elevato grado di conoscenza del territorio ma che richiede una serie di approfondimenti puntuali su alcune aree specifiche e su singoli problemi.

Tra gli aspetti che, oltre a indagini settoriali, richiedono anche l'elaborazione di proposte progettuali e la scelta di tecnologie, si segnala il tema della mobilità, dove è necessario attivare una sinergia tra le amministrazioni responsabili dei diversi comparti del trasporto pubblico, della rete viaria, del controllo del traffico. Possono peraltro essere valorizzate alcune sperimentazioni progettuali già avviate, sia nel quadro comunale che in quello del fondovalle atesino (per esempio il concorso della Caritro sul potenziamento delle connessioni tra Trento e Rovereto). Assumendo un punto di vista "di sistema", come sollecitato dallo studio Italconsult e altri, appare necessario effettuare i seguenti passi:

- verificare l'impatto dei progetti viabilistici in corso di attuazione (circonvallazione nord, circonvallazione ovest e nuovo ponte sull'Adige, ecc.) sul quadro urbano;
- connettere le molteplici azioni in tema di parcheggi al governo della mobilità, per evitare di creare ulteriori punti d'attrazione in aree o luoghi già congestionati;
- approfondire le possibili soluzioni tecnologiche per collegamenti del versante collinare con il fondovalle;
- potenziare il ruolo nodale e valorizzare l'immagine della stazione ferroviaria, integrandovi funzioni diverse;
- ripensare il sistema viabilistico in modo esplicitamente gerarchico, riqualificando le strade residenziali.

Approfondimenti puntuali dovranno effettuarsi anche su altri temi individuati in precedenza, in particolare quelli che richiedono la maturazione di specifiche soluzioni tecniche o organizzative. Si segnalano naturalmente le grandi questioni di trasformazione urbana su cui la discussione è ancora aperta: le nuove attrezzature pubbliche e di settore (dal nuovo Ospedale al Carcere, ai nuovi uffici amministrativi ecc.); la ricollocazione di funzioni terziarie, produttive, direzionali, universitarie e di ricerca, in ispecie sul lungofiume in relazione alle numerose aree dismesse o in via di dismissione e in quelle residue d'intervento del settore urbano settentrionale; ma anche operazioni di riqualificazione di aree residenziali o produttive, o operazioni di progettazione dei nuovi parchi e dei sistemi di connessione paesistica, o ancora progetti ambientali complessi come quello per il monte Bondone.

Quasi tutti questi approfondimenti richiedono ricerche esplorative di carattere squisitamente progettuale (secondo l'approccio esposto nel capitolo 7) riconducibili all'ambito dei singoli Piani-quadro già indicati come strumenti di coordinamento degli interventi strategici o finalizzate esse stesse alla redazione di tali piani-quadro. Tali

ricerche di esplorazione progettuale potranno essere esperite, a seconda dei casi, secondo le seguenti formule:

- tramite lo strumento del concorso d'idee (provinciale, nazionale o internazionale, a seconda della problematicità del caso), sulla traccia dell'esperienza tuttora in corso sull'area ex-Michelin o di quella esperita poco tempo fa per l'area di Canova;
- tramite esperienze del tipo del *workshop* di progettazione, coordinate dai tecnici comunali e dai loro consulenti nell'ambito di periodi di lavoro residenziali e concentrati nel tempo, per esempio con *équipes* di neo-laureati o anche di studenti con prestigiosi *tutors* scelti in campo nazionale o internazionale;
- tramite la formazione di gruppi di lavoro a tema, costituiti da architetti e ingegneri liberi professionisti, selezionati tramite specifici concorsi o cooptati sulla base di specifiche competenze curriculari e coordinati dai responsabili degli uffici tecnici e dai loro consulenti.
- tramite convenzioni stipulate con istituzioni universitarie per l'esecuzione di specifiche ricerche progettuali, e con la formazione a cura di tali strutture di gruppi di lavoro a tema composti da docenti e giovani ricercatori.

9.3. Le interazioni con gli altri momenti di programmazione e con altri comparti dell'amministrazione

Molti dei temi elencati possono essere adeguatamente sviluppati da parte di soggetti che si occupano della gestione di aspetti di settore: comparti dell'amministrazione comunale o di altri enti che seguono da vicino le problematiche. Molte delle funzioni relative sono strutturate entro quadri programmatici o piani con i quali il processo di progettazione del piano dovrà confrontarsi. L'interazione con tali soggetti istituzionali dovrà essere opportunamente strutturata sulla base dei singoli problemi e sul confronto di alternative tecnico-progettuali, precisando i rispettivi impegni. Si può ipotizzare, per esempio l'individuazione di responsabili per ciascuna amministrazione per la trattazione delle questioni più rilevanti e la stesura di protocolli di avanzamento delle soluzioni, perfezionando e approfondendo in particolare quello già in vigore tra il Comune e la Provincia autonoma e valorizzando quelli stipulati con altri comuni come Rovereto.

9.4. Attivare la comunicazione e coinvolgere la comunità

Il percorso del piano rappresenta un momento importante nella vita della comunità perché riguarda non solo un generico futuro della città, ma anche aspetti di immediato interesse per i cittadini, che determinano in modo specifico vincoli e obblighi per le singole proprietà. Un primo compito da svolgere nel corso della formazione del futuro Piano è quindi quello di attivare un'adeguata informazione sulle decisioni in campo e sulle scelte che si stanno effettuando. Questo non solo renderà più agevole l'espletamento di eventuali obblighi da parte dei cittadini, ma consentirà un'effettiva partecipazione alla vita della comunità e darà un contributo indispensabile al momento decisionale. La diffusione di "Quaderni del Piano", come è stato fatto in occasione della formazione dei precedenti strumenti, oppure di altre pubblicazioni, appare quanto mai utile. La installazione di un sito web dedicato al PRG che raccolga e divulghi i documenti ufficiali e ospiti anche un forum aperto al dibattito, potrebbe costituire uno strumento innovativo efficace per sollecitare il dibattito di idee.

Il coinvolgimento dei diversi soggetti è un momento importante non solo per ampliare i modesti spazi previsti dalla normativa urbanistica per la partecipazione (le osservazioni al piano adottato), quanto per garantire maggiore trasparenza, una base più democratica al

processo e una maggiore efficacia delle decisioni. Il tema della partecipazione assume poi particolare rilevanza in una prospettiva di piano flessibile e articolato su più livelli. È evidente, infatti, come in questo caso sia decisivo saper trattare con i diversi attori e come sia importante avviare momenti strutturati di confronto che consolidino forme, luoghi e procedure dell'interazione. Si deve peraltro procedere con grande attenzione, in quanto le forme tradizionali della politica e dell'amministrazione italiane rendono difficoltoso dare un senso reale e non solo di immagine a tali momenti. Nel fare ciò, di solito, si illustrano delle ipotesi di lavoro cercando di rendere produttivo il dibattito, dal quale dovrebbero uscire delle proposte più interessanti. Naturalmente non si può procedere a ruota libera, ma vanno posti subito i punti da ritenere fermi e l'interazione va basata su una "agenda" di problemi da trattare secondo modalità aperte ma, si ripete, ben strutturate, con interlocutori sia istituzionali che non istituzionali. È importante seguire un metodo preciso per attivare un processo responsabile nel quale sia chiaro fin dall'inizio chi partecipa e quali sono i contenuti della discussione, i risultati attesi, i tempi da rispettare e le risorse - anche umane - impegnate. E soprattutto bisogna evitare che il futuro Piano sia caricato di attese non commisurate al suo ruolo effettivo.

L'individuazione delle modalità della partecipazione e dei soggetti da coinvolgere spetta naturalmente all'amministrazione. Va comunque segnalata l'esigenza di collocare la progettazione urbanistica municipale in un quadro ampio e articolato di strumenti e momenti decisionali riguardanti le tutte le scelte pubbliche e i rispettivi soggetti. Inoltre, bisogna saper individuare e far parlare i principali interessi privati in campo, in particolare quelli provenienti dalle componenti sociali deboli per condizioni personali o economiche, che in un processo di confronto tendono a soccombere rispetto a chi ha voce e forza: non si tratta solo di un problema di equità, quanto di poter recepire istanze che possono presentare ricadute rilevanti sull'assetto fisico-funzionale della città e che invece rischiano facilmente di sfuggire.

Insomma, il modo di strutturare la partecipazione al processo di pianificazione può assumere connotati diversi, basandosi per esempio su presenze consolidate e socialmente riconosciute (prime fra tutte le circoscrizioni, che consentono di avviare un processo di consultazione senza ricorrere a modelli esotici che si richiamano a condizioni molto diverse di rappresentanza) o integrandosi con altre iniziative in corso (per esempio l'Agenda 21 locale). Del resto, alcuni momenti di consultazione sono già stati attivati nel corso del lavoro per la preparazione di questo stesso Documento programmatico, sicché si tratta quasi solo di sviluppare e sistematizzare un'esperienza non del tutto nuova. Per gestire a dovere il processo di consultazione si può valutare l'opportunità di avvalersi di un "facilitatore" professionale, come si usa negli ambienti più *à-la-page*: molte ottime figure qualificate stanno emergendo in questo campo e la scelta non appare difficile.

9.5. La "Casa della città"

Un'ipotesi da valutare con attenzione è quella della costituzione di un luogo fisico dove far convergere le diverse iniziative che riguardano lo spazio urbano, esporre materiali, fare interagire i diversi soggetti, accumulare conoscenza e vagliare proposte. Questo spazio potrebbe essere una "Casa della città", dove un Piano in evoluzione come quello che si sta profilando potrebbe crescere attraverso la precisazione delle proposte e la loro valutazione, entro un contesto di interazione pubblica.

La Casa della città potrebbe innanzitutto "dare luogo" fisicamente alla partecipazione, la quale assume valore in quanto basata sulla indipendenza dei soggetti. Molte delle esperienze più significative a livello internazionale vedono l'attivazione di "Forum" o di organismi indipendenti, che danno un contributo rilevante alle scelte urbanistiche. La messa a disposizione di uno spazio attrezzato per tali finalità potrebbe consentire l'emergere delle diverse voci e dare avvio a esperienze significative. La Casa dovrebbe

essere uno spazio polivalente dove la città si presenta nella propria conformazione fisica, nella propria storia, nei propri progetti; ma dovrebbe anche assumere un ruolo particolare in relazione a esigenze quali la promozione economica, quella turistica, l'educazione. Per esempio, qui potrebbe trovare spazio un "Museo della città" inteso come luogo cardine della visita turistica e momento di educazione alla storia, allo spazio urbano, all'ambiente circostante. Potrebbe essere inoltre il luogo dell'incontro tra vecchi e nuovi cittadini, dove si costruisce la convivenza e si favorisce l'interazione di culture diverse.

Quanto alla promozione economica, sempre più le città offrono ai propri interlocutori un'immagine fisica delle operazioni che si stanno profilando, suggerendo soluzioni progettuali che possano attrarre investimenti selezionati. Questa funzione dovrà assumere particolare rilievo in una prospettiva di gestione di uno spazio urbano in continua evoluzione, che richiede una progettualità permanente, in grado di valutare le opportunità e di far convergere più soggetti su iniziative comuni.

9.6. Aspetti organizzativi

Naturalmente le decisioni in merito alla forma del piano, al tipo degli approfondimenti da svolgere e alle azioni da avviare devono trovare risposta in un'adeguata organizzazione tecnica, ben più corposa da quella pur ottima, ma esilissima, messa in piedi per l'elaborazione di questo Documento. È pertanto indispensabile valutare preliminarmente con la massima attenzione come il processo di pianificazione proposto si ripercuota sulla attuale struttura operativa del Servizio Urbanistica e Gestione del PRG e sui suoi rapporti con quanti consulenti saranno necessari e con eventuali partecipazioni esterne, al fine di adeguare tempestivamente le forze e le attrezzature a un compito non solo nuovo e assai complesso, ma senz'altro molto gravoso, che richiede personale, mezzi, attrezzature e sicuramente anche spazi "dedicati".

Naturalmente, richiamando quanto detto nel precedente paragrafo 9.2, tutto ciò va quantificato in un programma operativo la cui elaborazione - un vero e proprio progetto tecnico-amministrativo e politico - dovrebbe iniziare contestualmente all'approvazione da parte del Consiglio Comunale del presente Documento programmatico.

9.7. I primi passi del piano: la Variante 2000

9.7.1. Inquadramento

Il modello di Piano proposto e il percorso di lavoro ipotizzato configurano un processo che può vedere la maturazione di scelte e di decisioni in tempi successivi. A breve termine, comunque, e cioè nell'ambito di quella che è già stata prevista programmaticamente dalla amministrazione come "Variante 2000", non si tratta solo di ratificare alcune opzioni già espresse (almeno in parte anche formalmente), ma anche di operare su aspetti normativi e localizzativi che richiedono una rapida revisione.

Soprattutto, però, si impone la costruzione di un quadro di riferimento generale corretto nel quale collocare le decisioni di maggior momento e più urgenti. Infatti per alcune piccole modifiche cartografiche e su un paio di problemi pur di grande rilievo la Variante 2000 si potrebbe ancora muovere nella logica del PRG vigente, senza alterarne il linguaggio e la struttura attuale. Ma già il tema-problema dei provvedimenti da assumere in materia di nuove aree produttive si pone a un livello di complessità superiore. Per le questioni problematiche più importanti e complesse, infine, occorre invece che le scelte della variante 2000 si pongano come i primi tasselli di un disegno maggiore nuovo e coerente, realizzabile per parti e in fasi successive, e congruente con il futuro modello di pianificazione proposto dal Documento programmatico. Questo disegno,

in qualche modo, dovrà dunque configurarsi al tempo stesso come una non banale Variante al PRG vigente e come uno o più stralci anticipatori del futuro Piano, il che significa che esso dovrà parlare la lingua del primo con la grammatica e la sintassi del secondo, contemporaneamente. In questa ottica complessa si collocano essenzialmente due grandi temi: il nuovo sistema di trasporto pubblico di massa su una o due direttrici strategiche e il recupero alla città dell'area ex Michelin e del suo intorno, la questione più urgente di tutte.

9.7.2. Le modifiche minute e quelle generali di salvaguardia

Tra le questioni minute mature che richiedono modifiche quasi esclusivamente cartografiche della zonizzazione del PRG vigente porremo quelle poche sulle quali il Consiglio comunale ha già approvato delle mozioni.

Altre modifiche di carattere invece generale, in questo caso pure di tipo normativo, dovranno riguardare l'introduzione di dispositivi di salvaguardia rivolti a limitare l'urbanizzazione di siti fragili e/o strategici su cui occorre riflettere meglio e a dare risposta agli interrogativi aperti dai nuovi riferimenti giuridici o giurisprudenziali più volte citati in materia di reiterazione dei vincoli a orientamento espropriativo, cosa che ovviamente richiede un'attentissima ricognizione preventiva della situazione, anche in termini di diritto.

Si tratta dunque di rivedere talune destinazioni d'uso e indici di zona che comportano un carico eccessivo o inappropriato in certe delicate situazioni ambientali e insediative, tra le quali emerge in particolare il caso assai complesso della zona industriale di Spini di Gardolo dove, come s'è visto (paragrafo 4.3.1), le attuali indicazioni urbanistiche cozzano contro le esigenze di tipo ambientale, tanto da imporre degli immediati approfondimenti puntuali.

L'altro aspetto cruciale è quello delle aree vincolate a servizi e attrezzature dove è necessario procedere di caso in caso a riconferme, ridimensionamenti o stralci, tema nel quale si intrecciano problemi di legittimità (la riconferma dei vincoli) e di opportunità (la congruenza delle previsioni di piano con i programmi di intervento dell'amministrazione). Lo stesso vale per alcune aree destinate a edilizia pubblica, per le quali vanno pure verificati i tempi e i modi dell'attuazione.

9.7.3. Le modifiche per le zone produttive

La restrizione dell'utilizzo delle aree di Spini, le esigenze di consolidamento di talune attività già insediate, la necessità di ricollocare alcuni insediamenti (per esempio quello del Carcere) richiedono la ridefinizione sia di nome che di qualche indicazione puntuale del PRG vigente in materia di zone produttive, osservando che fino a oggi l'amministrazione comunale non ha mai ritenuto di avvalersi della facoltà di acquistare le zone destinate allo scopo per poi cederle in proprietà o in diritto di superficie alle imprese che ne facessero richiesta.

Ma in questo caso la logica progettuale del PRG vigente non sembra più praticabile. Infatti, in luogo di generiche nuove indicazioni zonizzative (qualche retino viola e poco di più), bisogna anzitutto verificare l'impatto dei nuovi insediamenti produttivi nei caratteri morfologico-ambientali dei siti, mirando a contenere al massimo un'erosione di spazi aperti e uno spreco di suoli che hanno già superato largamente i limiti della ragionevolezza¹⁰⁰. Funzionalmente, è possibile - ma non certo - che una maggiore diffusione delle aree produttive nel territorio si rifletta sul pendolarismo per lavoro, magari positivamente; ma le ricadute in termini di costi di infrastrutturazione sarebbero molto

¹⁰⁰ Salvo ulteriori verifiche, la dotazione media pro capite di suolo urbanizzato a Trento appare alquanto superiore a quella corrente in quasi tutte le città con popolazione e base economica analoghe, probabilmente in ragione del peso che da noi assumono i sobborghi, insediamenti tipicamente non-urbani.

pesanti, per non dire di quelle sui valori paesistici locali (si è visto al paragrafo 3.1.4. che il PRG nel 1989, e la PAT in seguito, hanno escluso proprio per questo la formazione di zone produttive nei sobborghi, e tale indirizzo non va certo rovesciato).

Insomma, occorre adottare subito l'approccio progettuale proposto dal Documento nel capitolo 7 e quindi anticipare il futuro Piano fin dalla prossima, prima Variante. E questo anche in termini normativi, perché forse nelle zone produttive non serve una specializzazione insediativa delle attività come quella normata attualmente dal PRG (e dal PUP) e basterebbe individuare i suoli che servono per davvero - scegliendoli fra i meno dirimpenti e i più equipaggiati - per assegnarli non tanto a questo o quel tipo specifico di intrapresa o lavorazione, ma genericamente alla edificazione di capannoni dotati di certi requisiti architettonici e certi equipaggiamenti complementari (tipicamente i parcheggi e gli spazi di manovra) in relazione alle attività che vi si svolgono. Tuttavia tale "zonizzazione tipologico-architettonica" è invisibile agli operatori del settore secondario che si sentono indifesi davanti a quelli ben più aggressivi dei settori commerciali, e questo è un problema urbanisticamente irrilevante, ma politicamente no.

Che fare? Le esigenze che emergono da quanto s'è passato in rassegna sollecitano tutte una rapida risposta al fine di dare spazio a iniziative economiche di interesse per la città, ma sono diverse e in parte contraddittorie. Comunque, anche attestandosi con molto minimalismo sulla grammatica e la sintassi dei retini viola, prima di scegliere dove e cosa disporre concretamente nel territorio comunale occorre un passo fondamentale: qualificare e quantificare con precisione la domanda di aree industriali e artigianali, cosa che il Documento - al di là di quanto esposto nel paragrafo 3.2.6. - non è francamente riuscito a fare. In più, naturalmente, bisogna tener conto dei vincoli specifici esistenti o già individuati che condizionano significativamente parecchi ambiti territoriali, in particolare quelli di cui s'è detto al paragrafo 4.3.1.

9.7.4. Il PQ per il trasporto pubblico di massa e le relative infrastrutture urbanistiche

Su questi temi strategici le opzioni sono le stesse in campo ormai da un decennio, se non più: l'introduzione di un servizio metropolitano di tipo ferroviario sulle linee della FS Valsugana, della Trento-Malé e anche della FS del Brennero, che connetta Trento a est con Pergine, a sud con Mattarello (e Rovereto?) e a nord con Lavis (e la Piana Rotaliana?). Come s'è visto, su tutto ciò esistono le indicazioni del PRG vigente (paragrafo 3.1) e quelle più recenti dello studio Italconsult e altri (paragrafo 4.2.3), e c'è poco da aggiungere salvo sottolineare che sono coinvolti altri soggetti determinanti oltre a quello al quale sarà in capo il futuro Piano, il Comune. Dunque si impongono verifiche e valutazioni di fattibilità non soltanto di genere tecnico-economico - va sottolineato - poiché in pochi campi come questo prima di qualsiasi ulteriore iniziativa propositiva di parte serve una seria concertazione preventiva e generale di strategie e indirizzi di livello superiore.

Il discorso invece è diverso, almeno sotto questo profilo, per le altre proposte cui pure si è accennato, e cioè il trasporto con mezzi elettrici in sede stradale riservata sull'asse nord-sud e i collegamenti meccanici tra città e insediamenti collinari. Qui il Comune è soggetto dominante e può certamente condurre l'iniziativa, come infatti sta già facendo nel primo caso, di gran lunga più maturo. Ci sono idee e bozze progettuali, tuttavia la problematica non è semplice come può sembrare a prima vista: qualunque scelta, infatti, ha significative valenze strategiche nel senso che comporta importanti ricadute locali e complessive sull'intero sistema insediativo, sulle principali localizzazioni, sui valori dei suoli, sui modi di vivere la città, e così via. La Variante 2000 non potrà limitarsi a tradurre cartograficamente col linguaggio del PRG vigente gli schemi pur brillanti che oggi si discutono, ma molto probabilmente richiederà ulteriori verifiche, approfondimenti e sviluppi sotto parecchi altri profili operativi, oltre quello della ingegneria e della economia dei trasporti. In altre parole, dovrà darsi uno scenario di riferimento molto più esteso dei limitati ambiti spaziali e funzionali di tali progetti: un tipico Piano-quadro (PQ, vedi paragrafo 8.2.4).

Esattamente lo stesso vale per le incertezze che oggi cominciano giustamente a toccare il trasferimento della circonvallazione ovest sul tracciato del PRG vigente, e in particolare la sua nuova lunga galleria in curva sotto il Doss Trento: se ci sono alternative - e pare che ce ne siano - sarà solo allargando coraggiosamente lo sguardo a una scala superiore (spaziale, ma pure di soggetti coinvolti) che potranno essere valutate come meritano.

9.7.5. L'area ex Michelin: PQ della città fluviale e PES "Iniziativa Urbane"

Il recupero alla città dell'area "Sistemi Urbani-ex Michelin" deve avvenire rispettando quanto già stabilito con l'apposito ordine del giorno del Consiglio comunale, più volte richiamato, il quale fornisce precisi riferimenti quantitativi e funzionali. Ma - come è già stato ampiamente detto - le scelte urbanistiche locali richiedono la definizione di un "quadro di coerenze" che connetta lungo l'asta dell'Adige le molte valenze ambientali e urbane presenti e quindi definisca le destinazioni e le modalità realizzative anche a nord e a sud dell'area dismessa, e addirittura oltre il fiume. Anche e specialmente qui si tratta dunque di sperimentare immediatamente alcuni degli elementi fondanti il futuro modello di Piano, in particolare il meccanismo operativo che consente da un lato la definizione delle linee strutturanti del territorio e dall'altro la valutazione e la decisione su singole operazioni che appaiono coerenti con questo quadro. Per questo comparto più che strategico, pertanto, la Variante 2000 - già preventivata in sede PRUSST e ribadita in Consiglio comunale - dovrà essere un vero e proprio stralcio anticipatorio del futuro Piano che non può prescindere dal tracciare le linee di un preciso quadro di riferimento più generale: in sostanza il preventivato Piano-quadro municipale della "città fluviale" dal Doss Trento alle Ghiaie di cui si è ampiamente trattato nei paragrafi 7.11 e 8.2.4, quale premessa non rinunciabile al Piano esecutivo strategico della proprietà ex Michelin (PES, paragrafo 8.2.5)

Tale PQ si può naturalmente avvalere con intelligenza delle esplorazioni progettuali già compiute proprio in questi stessi mesi dai partecipanti al concorso per l'area ex Michelin e dintorni, bandito dalla Società Iniziative Urbane in collaborazione col Comune medesimo. Le idee, le proposte, gli approfondimenti emersi da tale frangente offrono alcune interessanti prefigurazioni risolutive per forse tutti i problemi da affrontare, o quasi, che sono:

- l'assetto infrastrutturale dell'area (il sistema viario longitudinale, il nuovo ponte sull'Adige, il lungofiume);
- la sistemazione dell'Adigetto (manipolazione, depurazione, copertura ecc.);
- la valorizzazione dell'intorno del Palazzo delle Albere;
- il legame istituibile fra le due sponde del fiume e soprattutto quello fra la zona Briamasco-via Monte Baldo e quella della Italcementi presso Piedicastello;
- le destinazioni d'uso prospettabili in dettaglio all'interno delle grandi categorie indicate dall'ordine del giorno consiliare e i connotati architettonici che potrebbero caratterizzare l'intervento.

Come più volte ribadito dal sindaco, gli esiti del concorso non sono vincolanti per l'amministrazione comunale. Ma le ipotesi maturate in quella sede permettono di confrontare in dettaglio (e con diverse varianti) le due alternative di fondo che il futuro PQ dovrà valutare, già descritte nel paragrafo 7.11, e cioè quella di una strategia insediativa per la fascia fluviale basata primariamente sulla valorizzazione delle risorse naturali e paesistiche e innestata quindi su un parco fluviale come elemento portante, e l'opzione opposta che considera un'urbanizzazione di tipo più "cittadino" attestata verso il fiume, con una sostanziale estensione dei tessuti della Trento compatta oltre ferrovia. L'utilità dei progetti usciti dal concorso è dunque evidente perché essi mostrano i pro e i contro dei due scenari e consentono di soppesarli, confermando - per ora - che quello del parco

è assai più stimolante e ricco di prospettive nuove per la città, ma pure più esposto dell'altro a condizionamenti non trascurabili in fatto di costi e di tempi.

Naturalmente il PQ in cui inserire una Variante 2000 sia pure limitata alla sola proprietà ex Michelin (o meglio, nel nostro linguaggio, al PES "Iniziativa Urbane-ex Michelin") dovrà estendersi parecchio di più, giungendo a luoghi che pongono problemi di intervento più lontani nel tempo e affrontando questioni nodali tuttora incerte sulle quali il Comune è tenuto a operare di concerto con la PAT e con altri enti pubblici, quali per esempio:

- il destino dell'area Italcementi, la cui destinazione attuale nel PRG vigente è ormai del tutto priva di senso (ma il cui futuro sta in gran parte nelle mani della Provincia);
- il ventilato spostamento di IRST e ITC verso l'area fluviale, che va attentamente verificato con gli enti competenti (è proprio necessario? non ci sono indizi in proposito);
- la definitiva localizzazione della nuova area ospedaliera (possibilmente nell'area della caserma Bresciani alle Ghiaie);
- il reperimento di una nuova sede per il Carcere in alternativa al sito della Caserma Bresciani indicato dal PRG vigente, ormai impraticabile (come s'è detto, sarebbe molto meglio ripristinare l'originaria indicazione del PUP, e cioè un'area a nord, presso l'Avisio);
- il destino delle attuali aree militari dismesse e le aree da assegnare alle funzioni militari - ma di fatto quasi sostanzialmente residenziali - che dovranno rimanere in città (quella dell'attuale Distretto, o un nuovo sito posto all'ingresso urbano meridionale, o settentrionale).

A tutti questi temi abbiamo già dedicato ampio spazio, in particolare il precedente paragrafo 7.11 al quale dunque - per finire - si rimanda senz'altro.

APPENDICE: LE NUOVE FORME DI PIANI URBANISTICI COMUNALI IN ITALIA (RASSEGNA SINTETICA)

Dopo una lunga serie di proposte, discussioni, pubblicazioni, convegni, dibattiti ecc. ecc. animati in particolare dalla azione dell'INU ma svoltisi in tutte le possibili sedi politiche, scientifiche, tecniche e accademiche, negli ultimi cinque anni in Italia si sono concretate e si stanno concretando diverse iniziative che modificano sensibilmente il panorama degli strumenti urbanistici di rango comunale già operanti e le prospettive in materia. Con l'intento di superare i noti limiti del PRG tradizionale (rigidezza, iniquità, gravosità di una concezione esclusivistica della pubblica utilità, insostenibilità dei vincoli non indennizzati, ecc.), oggetto di queste innovazioni sono la forma e la natura stessa di tali strumenti, che in generale si correlano allo scenario disegnato dalla legge 142/1990 e ai rapporti di "sussidiarietà" ivi contemplati tra pianificazione regionale, provinciale e locale. Anche con riferimento a un'ampia gamma di nuovi strumenti complessi recentemente creati a livello nazionale (i PRU, i PUR, i PRUSST, i PII ecc.) e dei relativi meccanismi attuativi, in campo entrano altri concetti importanti come per esempio quelli di perequazione e di sostenibilità dello sviluppo, che talvolta rinnovano figure invece antiche, per esempio quella del comparto d'intervento.

Ai fini della prospettiva nella quale si pone il Documento Programmatico per il rinnovamento della forma dello strumento urbanistico di Trento e per ragioni di documentazione comparativa, appare utile presentare una breve rassegna di queste novità distinguendo quanto è già in funzione in alcune regioni, rispetto alle quali l'esperienza trentina non appare più all'avanguardia come al tempo della invenzione dei Comprensori, e quanto si sta prefigurando in due sedi significative: il Comune di Milano e la Commissione parlamentare che si occupa della nuova legge urbanistica nazionale. In entrambi i casi la nostra attenzione si concentra sui caratteri, i contenuti e i modi di formazione dei due-tre generi ben distinti di strumenti urbanistici che si stanno affermando:

- i piani "strategici" (o "strutturali", o "direttori") di lunga durata previsionale, concentrati su pochi temi fondamentali, tanto lungimiranti quanto relativamente flessibili, dotati di una limitata efficacia vincolistica;
- quelli invece "operativi", in genere a termine, spesso riferibili alla durata delle amministrazioni che li promuovono, vincolanti ma per lo più riguardanti solo specifici interventi di trasformazione di cui forniscono gli elementi esecutivi;
- e infine gli strumenti "regolamentativi" dell'esistente, ovvero destinati alla gestione del corrente metabolismo urbano.

1. *Innovazioni regionali già operanti*

L'approccio di tipo strutturale nella pianificazione comunale che vige in **Friuli-Venezia Giulia** da quasi dieci anni si manifesta in due modi: nell'atto con cui inizia la procedura di formazione del PRG (l'approvazione di un Documento preliminare di "direttive" da parte del Consiglio comunale) e nell'obbligo imposto al PRG di dichiarare in una sua apposita sezione "le strategie risultanti dalla sintesi degli elementi strutturali del territorio" in relazione alle previsioni e gli "obiettivi invariati". A questi elementi (peraltro non rigidi) si devono attenere gli strumenti attuativi, anche se in variante al PRG stesso¹⁰¹.

¹⁰¹ Lr. 52 del 19.11.91, *Norme regionali in materia di pianificazione territoriale ed urbanistica*.

Nel nuovo modello di PRG introdotto in **Umbria** nel 1997 le due componenti strutturale e operativa sono distinte in modo più esplicito¹⁰². La componente strutturale del PRG umbro - che esplicita le strategie, dichiara quali sono i valori territoriali e culturali determinanti ed è valida a tempo indeterminato - indica gli ambiti territoriali ("macro-aree") da utilizzare per usi particolari (turismo, agricoltura, commercio, attività estrattive), per parchi territoriali e urbani, servizi e infrastrutture; gli ambiti urbani da mantenere e quelli da trasformare; i parametri quantitativi e qualitativi cui attenersi in ogni ambito; gli usi dei beni ambientali-paesaggistici, delle risorse agricole e forestali e del territorio non urbanizzato in generale; i limiti e la disciplina dei centri storici; le aree dove gli interventi possono essere realizzati direttamente (con concessione edilizia o atto equivalente); i parametri ecologici da rispettare (per esempio il rapporto di copertura); i limiti di compatibilità ecologico-ambientale del territorio comunale; i criteri a cui devono attenersi la "componente operativa" e i piani di settore previsti dalla legislazione.

La componente operativa del PRG umbro, di carattere esecutivo e per molti aspetti assimilabile a un piano pluriennale di attuazione (tanto da richiedere aggiornamenti quinquennali), indica invece la disciplina delle "singole zone" definendo norme d'uso e modalità d'intervento; gli interventi da compiere per il recupero delle aree degradate; la disciplina degli immobili storico-culturali vincolati e di quelli assimilabili; gli ambiti dove è ammesso il cambio di destinazione d'uso per le attività commerciali; gli ambiti assoggettati a pianificazione particolareggiata; le opere pubbliche necessarie.

Il procedimento di formazione si apre con una Conferenza alla quale partecipano i presidenti della Regione e della Provincia e i rappresentanti delle forze sociali ed economiche, dopo di che si segue grosso modo l'iter usuale (redazione, adozione, esposizione, osservazioni, controdeduzioni, ecc.); e si conclude con una seconda Conferenza di carattere più istituzionale, che ha il potere di licenziare definitivamente il PRG. Per le varianti della componente strutturale si segue la medesima procedura, mentre quelle della componente operativa sono approvate direttamente dal Comune.

Ma se in Friuli-Venezia Giulia e in Liguria la dimensione strategica e quella per così dire tattica convivono ancora in un unico PRG, per quanto rinnovato, in **Toscana** dal 1995 sono distinti tre strumenti urbanistici di livello comunale: uno di tipo "strategico" - il Piano strutturale (PS) - e due di tipo operativo - il Regolamento urbanistico (RU) e il Programma integrato di intervento (PII)¹⁰³.

Il PS toscano contiene due insiemi di "elementi portanti": il cosiddetto "statuto dei luoghi" - determinato dal complesso degli "elementi costitutivi" del territorio comunale (in primo luogo quelli ambientali di base, nell'accezione più ampia del termine), cioè dalle "invarianti" da salvaguardare e quindi vincolate - e gli obiettivi generali da perseguire, con le principali scelte riguardanti il divenire della città e della sua comunità, i più significativi interventi infrastrutturali, i pesi insediativi e le destinazioni d'uso dei suoli per ampie partizioni del territorio comunale e in modo aggregato, e infine le modalità di attuazione. Il PS pertanto fornisce da una parte indicazioni di inquadramento su le condizioni del territorio, desunte da appositi studi, i vincoli derivanti dalla pianificazione di livello sovracomunale, gli elementi della rete infrastrutturale principale e l'organizzazione dei tempi della città; e dall'altra indicazioni operative che specificano i vincoli e le tutele inerenti lo "statuto dei luoghi", la disciplina degli aspetti paesaggistico-ambientali, la suddivisione del territorio in "sistemi", "sub-sistemi" e "aree elementari" dal punto di vista

¹⁰² Lr. 31 del 21.10.97, *Disciplina della pianificazione urbanistica comunale*.

¹⁰³ Lr. 5 del 6.1.95, *Norme per il governo del territorio*, la prima di una nuova generazione di leggi urbanistiche regionali che ridefiniscono la natura e il ruolo degli strumenti della pianificazione regionale, provinciale e comunale nel quadro della L.142/1990, e quella che quasi tutte le proposte successive hanno assunto come riferimento principale. Il Piano di indirizzo regionale toscano è stato approvato nel gennaio del 2000, e di quelli provinciali oggi 5 sono vigenti, 2 adottati e 3 in formazione. I comuni toscani già dotati di PS sono 25 (tra cui Pisa, Livorno e Prato), 9 dei quali hanno anche un RU approvato. 137 comuni hanno il PS in formazione e i restanti 125 devono averlo entro il 31.12.2000.

ecologico-ambientale, insediativo, infrastrutturale e funzionale, nonché i criteri e gli indirizzi ai quali devono attenersi gli interventi in ciascun "sistema" e "sub-sistema" (e cioè gli usi dei suoli consentiti, le dimensioni massime ammissibili degli insediamenti, le infrastrutture e i servizi necessari), e infine le procedure attuative, tra cui quelle per la valutazione ambientale degli interventi. Il PS, la cui durata non è prefissata, stabilisce solo in senso generale una disciplina "operativa e conformativa" per gli immobili e le singole porzioni di territorio, diversamente dal RU che invece è "vincolante" a tutti gli effetti.

Il RU toscano, anch'esso di durata non prefissata, serve ad attuare il PS a livello operativo e di dettaglio. Allo scopo delimita i perimetri dei centri abitati e al loro interno le aree dove sono ammessi ampliamenti e nuove costruzioni con procedimento autorizzativo diretto, fomentando la disciplina dei singoli immobili (destinazioni ammesse, indici, ecc.) e quella per gli interventi di recupero urbanistico ed edilizio; e individua gli interventi soggetti a pianificazione attuativa, i servizi, le infrastrutture da realizzare all'esterno del centro abitato.

Il PII toscano è facoltativo e a termine. Sempre nel rispetto di quanto stabilito dal PS, può integrare o anche sostituire il RU, almeno per quanto riguarda i piani esecutivi e l'individuazione dei servizi pubblici, e sotto molti punti di vista ricorda l'omonimo strumento previsto dalla legge 179/92 e quelli delle successive integrazioni (PRU, PUR e PRUSST). In particolare, il PII ha la sua stessa durata della amministrazione che lo forma e approva, e ne esplicita le volontà politiche ("piano del sindaco"). È un po' ambivalente: come strumento programmatico stabilisce quali sono le infrastrutture da realizzare, gli interventi a cui dare corso, i criteri da osservare, le norme cui attenersi e infine i costi stimati; ma può avere anche il valore di un piano particolareggiato esecutivo, e in questo caso è cogente per quanto riguarda i vincoli imposti, le aree da assegnare a servizi e attrezzature, ecc. La scadenza comporta l'annullamento di prescrizioni e vincoli, tranne che per i piani attuativi già convenzionati.

Il Comune dà inizio al procedimento di formazione del PS o di una sua variante approvando un "Documento preliminare" che indica gli obiettivi perseguiti e le indagini da esperire. Una volta redatto e adottato, il PS è esposto, raccoglie eventuali osservazioni e quindi è controdedotto e approvato dal Comune stesso, previo il parere della Provincia sulla conformità delle scelte infrastrutturali e localizzative dei servizi di livello sovracomunale con le previsioni del Piano provinciale. Il PS va in salvaguardia fino all'approvazione del RU, che richiede l'identica procedura salvo l'obbligo del parere provinciale.

Anche l'eventuale procedimento di formazione del PII inizia (entro sessanta giorni dall'insediamento della nuova Giunta comunale) con un atto preliminare adeguatamente pubblicizzato. Nei successivi novanta giorni i soggetti interessati, pubblici e privati, presentano le loro proposte di intervento nei campi d'azione indicati dall'atto preliminare del PII tra quelli contemplati dal PS, alle quali l'amministrazione deve dare risposta nella delibera di adozione. Quindi il PII è esposto, raccoglie osservazioni, è controdedotto e infine approvato direttamente dal Comune. Modifiche possono essere apportate in ogni momento seguendo la medesima procedura.

Dal 1997 anche in **Liguria** sono in funzione uno strumento generale o strategico, il Piano urbanistico comunale (PUC), e due strumenti per il livello esecutivo: il Programma urbanistico operativo (PUO) e il Programma attuativo (PA)¹⁰⁴.

Il PUC ligure - il cui "preliminare" è approvato dal Comune senza andare in salvaguardia, mentre il progetto "definitivo" è approvato dalla Regione e vale a tempo indeterminato - oltre al quadro infrastrutturale portante distingue nel territorio comunale

¹⁰⁴ Lr. 36 del 4.9.97. Il PUO di Genova è stato adottato nel 1997 e approvato il 20.2.2000 (contempla 43 ambiti, 21 distretti e 110 zone di trasformazione).

da una parte gli "ambiti di conservazione e riqualificazione", dove non si prevedono modificazioni quantitative e qualitative sostanziali del carico insediativo e dove gli interventi possono avvenire mediante concessione edilizia semplice o convenzionata; e dall'altra i "distretti di trasformazione", dove invece si prevedono modificazioni rilevanti dello stato di fatto delle quali sono forniti gli obiettivi, le configurazioni d'insieme della zonizzazione funzionale e i carichi insediativi minimi e massimi. Le varianti sono gestite interamente dal Comune.

Il PUO ligure serve ad attuare gli interventi previsti dal PUC nei distretti di trasformazione ed è un piano-progetto di dettaglio sviluppato dai soggetti coinvolti nelle iniziative contemplate, pubblici e/o privati che siano. Ogni amministrazione comunale, entrando in carica, indica quali sono i PUO che intende approvare entro il suo mandato e fornisce gli indirizzi di dettaglio per gli interventi nei singoli distretti di trasformazione.

Il PA ligure, come il PII toscano, è il classico "piano del sindaco", cioè un programma di interventi da realizzare nel corso del mandato di una amministrazione.

Da pochi mesi in **Lazio** sono entrati in funzione due nuovi strumenti di pianificazione locale: il Piano urbanistico comunale generale (PUCG) e il Piano urbanistico operativo comunale (PUOC)¹⁰⁵.

Il PUCG laziale è uno strumento "di massima" che contiene un'analisi del processo storico di formazione del territorio e degli insediamenti, una diagnosi dello stato di fatto (in particolare sotto il profilo ecologico-naturalistico) e una serie di "disposizioni" distintamente "strutturali" e "programmatiche".

Le disposizioni strutturali riguardano le trasformazioni rilevanti necessarie, la valorizzazione e la salvaguardia delle "risorse" fondamentali (in particolare le aree agricole, i centri storici, i caratteri paesaggistici e più in generale l'identità ambientale e storica del territorio), e quindi le tematiche di carattere strategico, le quali concernono i "cardini" basilari ovvero le invarianti dell'assetto del territorio e le trasformazioni aventi "effetti di lunga durata". Il PUCG quindi anzitutto suddivide il territorio non urbanizzato in ambiti omogenei sotto il profilo paesaggistico, ambientale e agricolo, individua gli insediamenti e i siti storici di ogni genere e disciplina la tutela dell'integrità fisica e dell'identità culturale di tali luoghi; quindi indica le principali infrastrutture di trasporto, delimita il territorio urbanizzato e al suo interno le "addizioni urbane" meritevoli di salvaguardia in quanto ormai storicizzate nonché gli ambiti di nuova edificazione, ristrutturazione o riqualificazione, disciplina ciascuna di queste parti e in particolare indica le quantità massime ammissibili, le destinazioni d'uso, le necessità in termini di infrastrutture e servizi, ecc. negli ambiti di trasformazione.

Le disposizioni programmatiche del PUCG riguardano invece le parti restanti del territorio, gli altri ambiti soggetti a pianificazione esecutiva, i servizi, le aree e gli edifici soggetti a esproprio, i tempi e le modalità attuative o di carattere più meramente operativo. In proposito il PUCG indica i perimetri dei PUOC e i relativi tempi di realizzazione, la disciplina degli interventi soggetti a concessione edilizia al di fuori dei piani attuativi, le destinazioni d'uso di "immobili determinati", la disciplina per i cambi di destinazione d'uso e le relative incompatibilità, le opere di urbanizzazione e i servizi di interesse pubblico necessari, gli interventi che prevedono l'acquisizione di aree o edifici al demanio comunale attraverso esproprio o perequazione urbanistica.

Il PUOC laziale è una fattispecie urbanistica a termine che raccoglie e unifica tutti i generi e tipi di piani attuativi contemplati dalla legislazione nazionale e regionale: PP, PL, Peep PIP, PR, PRU, PII e quant'altro. I PUOC - che possono muovere da iniziativa pubblica, privata o mista - non possono variare il PUCG (salvo che in dettagli) e si eseguano per comparti con criteri perequativi.

¹⁰⁵ Lr. 38 del 22.12.99, *Norme sul governo del territorio*.

La formazione del PUCG inizia con la redazione di un "Documento preliminare" di indirizzo che esplicita gli obiettivi e i risultati dei vari studi richiesti (analisi socio-demografiche, sulla consistenza del patrimonio edilizio, sullo sviluppo storico, sui caratteri insediativi, sulla situazione ambientale, ecc.), validato da una apposita Conferenza di pianificazione alla quale partecipano i presidenti e gli assessori all'urbanistica della Regione e della Provincia. Il procedimento continua con la redazione del PUCG, l'adozione, l'esposizione, le osservazioni e le relative controdeduzioni, e si conclude con una seconda Conferenza analoga alla prima. Il PUCG vale a tempo indeterminato, fatti salvi i vincoli espropriativi e quelli relativi ai piani attuativi. Le disposizioni strutturali hanno, di norma, valore vincolante immediato verso terzi solo per quanto riguarda i centri storici e il territorio non urbanizzato. Le disposizioni strutturali e quelle programmatiche partecipano insieme all'iter di formazione e approvazione, ma in caso di successive modifiche le seconde possono seguire procedure più semplici, mentre la variazione delle prime va argomentata sulla base di analisi e valutazioni più approfondite e complesse.

L'ultima regione che ha sviluppato e aggiornato il modello urbanistico toscano è l'**Emilia-Romagna**, la quale a livello locale contempla tre strumenti urbanistici - il Piano strutturale comunale (PSC), il Piano operativo comunale (POC) e il Regolamento urbanistico-edilizio (RUE) - puntando sulla concertazione, la co-pianificazione e la verifica di compatibilità tra Regione, Province e Comuni (sussidiarietà), sul coinvolgimento dei privati e sulla perequazione urbanistica¹⁰⁶.

Il PSC emiliano concerne le scelte "strategiche" di lungo periodo e vale a tempo indeterminato. Indica gli obiettivi e le opzioni di fondo, gli indirizzi portanti e generali e quindi pone appropriati vincoli ambientali a tutela delle "invarianti" territoriali, localizza e classifica le infrastrutture "rilevanti", suddivide il territorio in "ambiti" urbani consolidati, urbani da riqualificare, per nuovi interventi, per attività produttive, per poli funzionali (terziari); e infine espone gli obiettivi specifici da realizzare in ciascun ambito. Per gli ambiti da riqualificare e quelli dei nuovi interventi il PSC fornisce i "carichi insediativi massimi" e altre indicazioni generali relativamente flessibili in quanto non dettaglia le localizzazioni, nonché i parametri e le funzioni ammesse, mentre per gli altri contenuti delle trasformazioni rimanda al POC. Negli altri ambiti il PSC stabilisce quali interventi possono essere eseguiti direttamente secondo i disposti del RUE, al quale pure rimanda.

Il POC emiliano - che è una sorta di PPA in quanto dura solo cinque anni - individua e disciplina gli interventi negli ambiti di riqualificazione, trasformazione ed espansione indicati dal PSC, da eseguire col concorso pubblico-privato, in modo diretto oppure mediante piani esecutivi e/o progetti di riqualificazione (PA, PUA). Nei comparti di trasformazione la perequazione urbanistica è obbligatoria (con forme di compensazione fra le quote edificatorie spettanti a ciascuna proprietà), altrove è facoltativa, ma a condizione che riguardi aree con caratteristiche omogenee.

Il RUE emiliano, infine, regola gli interventi correnti nel territorio rurale e negli ambiti consolidati che sono eseguibili direttamente, e in genere quelli minuti e diffusi nel patrimonio edilizio esistente, anche nei centri storici, negli ambiti di trasformazione e nelle aree industriali.

La formazione dello strumentario urbanistico inizia con una Conferenza di pianificazione tra Provincia, Comune e comuni limitrofi, la quale produce un "accordo di pianificazione" sovracomunale che stabilisce gli obiettivi e le scelte strategiche del PSC e può contemplare una "perequazione territoriale" (per esempio per l'uso degli oneri di urbanizzazione derivanti da un intervento di rango sovracomunale anche in comuni diversi da quello dove esso si colloca). Anche l'approvazione del PSC da parte del Comune avviene in sede di Conferenza di pianificazione fra tutti gli enti pubblici interessati, dove la Provincia dà un parere di conformità al piano provinciale. Il POC è

¹⁰⁶ Lr. 217 del 16.02.2000, *Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio*.

formato e approvato dal Comune, in quanto la Provincia può avanzare riserve che però non sono vincolanti. Il RUE è approvato dal Comune contestualmente al PSC.

2. *Disegni allo studio*

Il **Comune di Milano** ha recentemente approvato il Documento di inquadramento¹⁰⁷ previsto dalla nuova legge regionale lombarda che regola i Piani integrati di intervento¹⁰⁸. Secondo i suoi estensori la zonizzazione del PRG tradizionale - come quello vigente appunto a Milano - postulando la definizione di un assetto futuro ottimale genera due generi di "certezze": quelle relative alla conferma di situazioni esistenti e quelle che invece riguardano le possibilità di trasformazione. Queste ultime però, di fatto, sono solo "certezze ipotetiche", dato che la effettiva realizzabilità delle trasformazioni previste dipende da una infinità di condizioni sia interne che soprattutto esterne al PRG stesso. Nelle fasi espansive le "certezze ipotetiche" e le corrispondenti rigidità del PRG possono essere necessarie, ma quando non c'è più un problema di crescita fisica bensì di modificazioni del sistema insediativo esistente (e per di più il territorio è già fortemente "equipaggiato" e infrastrutturato), le "certezze ipotetiche" - sommandosi a quelle normalmente connaturate a qualsiasi processo decisionale - diventano delle "incertezze" che, oltre ad appesantire e irrigidire il piano inutilmente, sostanzialmente lo invalidano. In questi casi (come appunto a Milano) tali "certezze ipotetiche" - che in definitiva sono le normali "previsioni di cambiamento" del piano - vanno eliminate dal PRG. Al contempo invece è importante che i diritti già acquisiti riguardanti l'uso del suolo siano riconosciuti "certamente"; anzi, la loro conservazione diventa il punto nodale della pianificazione, nella misura in cui il recupero e il riutilizzo delle risorse territoriali esistenti acquistano valenza strategica.

Con tali premesse il Documento prospetta una riforma della pianificazione urbanistica comunale e avanza un'interessante ipotesi di ulteriore riforma legislativa regionale basata su tre livelli di pianificazione: il Piano regolatore (PR), il Piano strategico (PS) e i Progetti di intervento operativi (PIO).

Il PR si riduce a un mero "catasto degli usi esistenti", una sorta di azionamento dello stato di fatto urbanistico ed edilizio che serve a gestire i diritti e i vincoli legalmente sostenibili già sanciti dai disposti normativi vigenti, prescindendo da ogni eventuale, possibile trasformazione futura.

Il compito di delineare lo scenario futuro è invece affidato al PS (che poi - si noti - è lo stesso Documento di inquadramento), il quale esplicita gli obiettivi e le scelte di fondo circa l'assetto urbanistico, sociale ed economico della città in un'adeguata prospettiva sovra-comunale o metropolitana. Il PS ha carattere generale (anche se in linea di principio non è escluso che fornisca delle indicazioni puntuali), non è vincolante ed è privo di valore giuridico per quanto riguarda gli usi degli immobili, i parametri e le altre prescrizioni urbanistiche ed eventualmente edilizie. Ma in quanto suffragato da una formale approvazione del Consiglio comunale, le sue "direttive" hanno un forte valore politico di indirizzo.

I PIO sono dei piani-progetto di carattere attuativo - di iniziativa pubblica, privata o mista - che possono essere proposti ovunque in quanto il PS non ne delimita gli ambiti e neppure li elenca in modo aprioristico, ma che ci si aspetta riguardino "grandi" interventi di trasformazione nel quadro delle scelte di fondo indicate dal PS stesso e dei suoi obiettivi.

¹⁰⁷ Ricostruire la Grande Milano, Documento di inquadramento delle politiche urbanistiche comunali, gennaio 2000.

¹⁰⁸ Lr. 9 del 2.4.99.

Lo schema milanese, al fine di renderla più affidabile e flessibile, distingue decisamente nell'azione urbanistica quanto attiene la gestione del presente (PR) e quanto invece riguarda le scelte per l'avvenire (PS), le quali si formalizzano in una direttiva priva di valore conformativo e non vincolante rispetto all'uso attuale dei suoli, ma di forte contenuto politico¹⁰⁹. L'attendibilità e la correttezza del PS sono verificate in concreto dai PIO, la cui realizzazione comporta la modifica automatica del "catasto degli usi". I PIO - che rappresentano il *trait-d'union* fra il livello normativo (situazione esistente) e quello programmatico e delle strategie politiche (futuro auspicato) - sono legittimati non più aprioristicamente dal rispetto di parametri o norme "ipoteticamente certi", come avviene nella prassi tradizionale del PRG, ma dal riscontro della loro individuale "qualità", passando da un controllo di conformità formale di tipo giuridico-tecnico a una verifica di conformità sostanziale delle prestazioni promesse sia alla situazione esistente, sia al quadro degli indirizzi delineati nel PS.

Il sistema riprende il modello di pianificazione urbanistica anglosassone, improntato sul binomio flessibilità-discrezionalità, e mira a mediarlo con il modello italiano o continentale ispirato invece alla logica rigidità-certezza, comportando una maggiore flessibilità nell'azione urbanistica, ma anche un forte aumento della discrezionalità nel giudicare quali progetti di trasformazione dell'esistente possono essere accolti e quali no in ordine alle intenzioni strategiche e politiche espresse nel PS, ovvero nello stesso Documento di inquadramento. Da qui la necessità di rendere più trasparente l'informazione, di garantire e codificare metodi e strumenti per la misurazione degli effetti attesi dalle trasformazioni, di normare e rendere più esplicite le forme di negoziazione fra la pubblica amministrazione e gli operatori, tutti temi ai quali il Documento di inquadramento milanese dedica molto spazio.

Il testo-base della riforma urbanistica in discussione alla **VIII Commissione della Camera** si richiama da vicino alle anticipazioni regionali che abbiamo visto. Infatti allo stato attuale della discussione, pur tenendo conto che si tratta di una legge di principi che deve lasciare ampio margine alle Regioni di specificare e integrare la normativa nazionale, si distinguono due livelli di pianificazione comunale - il Piano urbanistico di carattere strategico e il Piano operativo di carattere attuativo - badando però ad ampliare l'importanza di due strumenti già esistenti - gli ambiti di "ristrutturazione urbanistica" e i "comparti" - e a sviluppare la linea della perequazione urbanistica. Grande attenzione è pure conferita ai rapporti e alle competenze fra i diversi enti locali (si contemplano piani regionali, provinciali, di settore), mentre la natura e i contenuti dei due piani comunali - in termini di vincoli conformativi, quantificazione complessiva dei servizi, salvaguardie fintanto che non siano specificati i caratteri dei comparti urbanistici (o quando, una volta definiti, i comparti rimanessero inattuati) ecc. - sono lasciati alle successive determinazioni legislative regionali.

Il Piano urbanistico della VIII Commissione dura a tempo indeterminato, copre tutto il territorio e prevale su tutti gli altri strumenti urbanistici comunali, ma deve attenersi alle indicazioni dei piani sovraordinati regionale, provinciale e/o di settore. Esso deve individuare i beni e i valori tutelati in quanto "costitutivi, invariati o consolidati", le strategie da intraprendere ovvero gli obiettivi urbanistici e ambientali "in termini di prestazioni da conseguire"; i fabbisogni insediativi e le priorità relative alle opere di urbanizzazione; le parti del territorio suscettibili di interventi di trasformazione urbanistica, distinte secondo "criteri di omogeneità"; le aree che invece non sono suscettibili di trasformazione urbanistica, "ivi incluse la città storica, le aree agricole e quelle consolidate"; e i "criteri e le indicazioni di massima per la localizzazione delle infrastrutture e della rete delle principali vie di comunicazione". In generale il Piano

¹⁰⁹ Va detto che a Milano negli anni '70-80 c'è già stato il precedente di un famoso "piano direttore" non contemplato dalla legge allora vigente, quello connesso al cosiddetto "Progetto Passante", rimasto sulla carta ma non privo di corpose ricadute immobiliari)

urbanistico non deve comportare una specifica disciplina per gli immobili e le singole porzioni di territorio se non in termini di massima e per grandi categorie di intervento, salvo che nei casi dei centri storici, delle aree agricole e poche altre circostanze particolari.

Anche il Piano operativo della VIII Commissione copre l'intero territorio comunale, ma ha una validità limitata a cinque anni, cioè la stessa dei vincoli espropriativi e delle amministrazioni comunali. La sua funzione specifica è di disciplinare le aree soggette a radicale trasformazione e le espropriazioni a breve termine, e di quantificare i costi previsti per la sua attuazione, i quali devono comparire nel bilancio comunale. Pertanto il Piano operativo individua a) i comparti e al loro interno gli immobili soggetti a intervento, le dimensioni, le caratteristiche e le modalità degli interventi, le varie funzioni previste, le infrastrutture e in particolare le aree da riservare ai servizi di interesse pubblico e/o per edilizia residenziale pubblica; e b) gli immobili soggetti a vincolo di esproprio all'esterno dei comparti, in quanto assegnati alle infrastrutture e ai servizi pubblici. Nei comparti i "diritti edificatori" complessivi vanno suddivisi fra gli aventi titolo (per quota parte, secondo le modalità di calcolo in uso per l'ICI) assicurando il medesimo trattamento ai proprietari di aree con destinazione differente ("perequazione urbanistica"). Questi diritti possono essere liberamente commerciati e trasferiti, ma non all'esterno dello stesso comparto.

Nel rispetto del principio della sussidiarietà, il Piano urbanistico e le sue varianti sono approvati da una "Conferenza urbanistica" convocata dal Comune, alla quale intervengono tutti i soggetti titolari di potestà inerenti il governo del territorio, e che vaglia pure le controdeduzioni formulate alle eventuali osservazioni raccolte dopo l'adozione. Invece il Piano operativo è formato, adottato e - controdedotte le osservazioni - approvato direttamente dal Comune.