

La città | che cambia**VERSO IL NUOVO PRG****Cultura, mobilità, clima, sostenibilità
Ecco le sfide della Trento del futuro**

Andreatta elenca gli spunti emersi nel gruppo di lavoro: «Sì ai concorsi di idee»

di **Marika Giovannini**

La base
Mosè Ricci ha definito il Piano una promessa di felicità. È una frase che mi è piaciuta molto, la condivido



I livelli
Nella pianificazione ci sono due dimensioni, una orizzontale e una verticale, che devono incontrarsi



Obiettivi
Sul fronte del riciclo si deve fare attenzione ai costi, ma anche ai materiali che vengono utilizzati

TRENTO Gli appunti raccolti finora riempiono già intere pagine. E anche in questi giorni di ferie, assicura Alessandro Andreatta, il materiale continua a crescere. «Ci siamo dati dei compiti per agosto» spiega il sindaco (fuori città per una settimana di stacco). Che a due mesi e mezzo dall'inizio del lavoro dell'équipe mista che si occupa della revisione del Prg mette in fila gli spunti e le sfide maturate dal confronto tra le diverse anime del team — docenti universitari, professioni, parte tecnica — tratteggiando un quadro complesso e impegnativo. Fatto di nodi «prevedibili» (come il riciclo e il recupero, ma anche la semplificazione normativa) e di riflessioni innovative, come quella legata all'influenza che i cambiamenti climatici avranno anche sull'architettura. Con, sullo sfondo, una suggestione lanciata a maggio da Mosè Ricci, regista dell'équipe, subito fatta propria dal primo cittadino: «Il Piano regolatore è una promessa di felicità».

Sindaco Andreatta, le parole di Ricci sono ancora alla base del lavoro.

«Sì, è una definizione che mi è piaciuta subito: il Prg è una promessa di felicità nel momento in cui sa cambiare, sa migliorare la città e sa innovare. Richiama inoltre una dimensione tra il sogno, che non vuol dire chimera, e concretezza. In quest'ultimo senso, nel gruppo di lavoro si è parlato anche di realismo, con la necessità di concentrarci su alcune sfide particolari: non a caso, stiamo "usando" il mese di agosto per cercare di individuare le sfide sulle quali puntare di più. C'è però anche un'altra definizione, emersa in questi mesi nell'équipe, che mi è piaciuta».

Prego.

«La pianificazione non è come un atto che si fa una volta

**Dialogo**

A sinistra il sindaco del capoluogo Alessandro Andreatta in bicicletta: il turismo ciclabile è una delle sfide del prossimo Prg. Nelle foto a destra il professor Mosè Ricci, regista dell'équipe mista, e Joan Busquets, l'urbanista che ha firmato il Prg del 2000

**10****Priorità**

Sono quelle che il sindaco Alessandro Andreatta aveva indicato fin dallo scorso autunno per il nuovo Prg

12**Membri**

È il numero dei componenti dell'équipe mista che si sta occupando della revisione del Piano cittadino

per tutte, ma è un flusso di azioni pianificatorie».

Sfide, priorità e pianificazione dunque. Dove si inserisce la partecipazione?

«Non vogliamo rinnegare nulla del processo di partecipazione, ma nella pianificazione esistono una dimensione verticale e una orizzontale, che devono incontrarsi: la prima riguarda l'individuazione delle sfide da proporre, con le rispettive risposte da analizzare; la seconda coinvolge tutti i custodi della città. Quindi la parte politica, ma anche le professionalità locali, i cittadini, l'Urban center. In questo quadro, per individuare possibili soluzioni su temi particolari, potremmo ricorrere anche al concorso di idee: una via di mezzo tra verticalità e orizzontalità. Tenendo presente un punto fermo: ossia il tema di Trento città capoluogo».

Un tema ricorrente.

«E sul quale si innestano una serie di sfide. Penso innanzitutto all'attrattività del capoluogo, che si lega alla crescita economica e, per quanto riguarda Trento, dipende molto dall'economia culturale, della conoscenza. L'assunto di base è chiaro: di cultura si può

vivere e si possono creare ulteriori vie di futuro. Ma per far questo è necessario garantire una qualità della vita sempre più alta, migliorando anche sul fronte della ricettività».

In che modo?

«Trento deve essere attrattiva per tutti, proponendo delle risposte diversificate adatte a

ogni tipo di target. Ma Trento deve essere anche accessibile. E qui si inserisce il nodo, da potenziare, dei parcheggi, collegati con percorsi dedicati».

Non c'è però solo il turismo culturale.

«Esatto. C'è anche il turismo sportivo. Ed esiste un trend in crescita legato alla ciclabilità».

Recupero e riciclo: ne avete parlato finora?

«Certo, è una delle priorità. Collegata a questa è emersa anche la preoccupazione relativa alla manutenzione e alla gestione da garantire a ciò che viene riqualificato, con un occhio ai costi e ai materiali da utilizzare. C'è poi il nodo della densificazione: un po' va bene, ma — come è stato sottolineato nel gruppo di lavoro — i vuoti urbani sono pieni di tante cose e hanno la loro ragion d'essere».

Quali sono gli altri spunti emersi?

«L'attenzione alla sostenibilità. Ma anche la semplificazione normativa e la sfida del territorio aperto, che sia agricolo o bosco: vi abbiamo dedicato un incontro ed è emersa la multifunzionalità di questo territorio, con valenze ambientali, turistiche, storiche, identitarie, economiche ed estetiche. Ovviamente abbiamo parlato di mobilità e in agenda ci sono incontri dedicati ai temi delle aree industriali e artigianali, della casa, così come dei cambiamenti climatici: non ci si pensa, ma questo fenomeno influenza anche l'architettura. Non possiamo non tenerne conto. Sia chiaro però: finora abbiamo iniziato a individuare gli spunti di riflessione: non ci sono soluzioni o decisioni prese».

Definite il quadro.

«Sì, anche in questi giorni: siamo sempre in contatto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Paolo Mayr (Italia Nostra)**«Il sogno di Busquets per nascondere il disastro Tav»**

Paolo Mayr, ingegnere, con alle spalle numerose battaglie quando guidava Italia Nostra, è fortemente perplesso in merito al progetto di interrare la ferrovia nel tratto cittadino sfruttando il progetto dell'Alta velocità: «Il gioco è evidente — afferma Mayr — l'astuto assessore provinciale, e altri personaggi del mondo politico e imprenditoriale, usano il cavallo di Troia del sogno di Busquets per rendere accettabili gli aspetti negativi della nuova linea Tav. Di questa trova giustificazione tecnica

solamente la galleria del Brennero, perché abbassa l'altezza del valico di ben 600 metri e il rifacimento del tratto più a nord, Fortezza-Ponte Gardena, perché presenta pendenze eccessive e raggi di curvatura troppo ridotti. Non altrettanta motivazione al rifacimento vi è nel rimanente tratto a valle, fino a Verona. Qui, la favorevole conformazione orografica, la sapiente opera austriaca di 150 anni fa, l'accurato e attento controllo e le opere di manutenzione e di ammodernamento dell'Azienda ferroviaria,

rendono possibile il mantenimento della linea attuale, in quanto attualmente ampiamente sottoutilizzata».

Mayr critica la Tav anche perché «porterebbe, così come progettata, indubbiamente al potenziamento della linea, creando però pesanti e irrimediabili conseguenze ambientali. In sintesi, un progetto devastante, costosissimo ed energivoro, non utile, se non nella costruzione, all'economia e alla società locale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA