

## **IL PIANO GUIDA DI TRENTO NORD**

### **1. PREMESSA**

Il piano guida per Trento nord presentato in giugno e approvato il 26 ottobre 2011 non si discosta molto dallo studio di massima proposto nel 2004. Il lungo periodo intercorso non ha prodotto una reale revisione del progetto, nonostante le prescrizioni introdotte con la variante al PRG approvata nel 2009.

Si tratta sostanzialmente di una "limatura" della versione precedente, di cui vengono ridimensionati alcuni degli aspetti più controversi (non necessariamente i più negativi) ma di cui viene sostanzialmente riconfermato l'impianto complessivo, in tutta la sua inadeguatezza.

Valgono quindi ancora le osservazioni avanzate a suo tempo da Italia Nostra, che si ritrovano in gran parte nel documento con cui la Circoscrizione ha recentemente espresso il suo parere contrario.

A queste si aggiungono qui altre osservazioni su un progetto che avrà un impatto notevolissimo sulla struttura urbana, decidendo le sorti di una parte di città ben più estesa del piano stesso, condizionandone irreversibilmente ogni futura trasformazione.

Nonostante la rilevanza e la delicatezza del tema, il piano è stato "calato dall'alto": una proposta d'iniziativa privata che di fatto sostituisce le scelte degli strumenti di pianificazione senza un vero confronto con la città e persino contro il parere della Circoscrizione.

In base alle norme provinciali, l'iter del piano guida non prevede la pubblicazione e la raccolta delle osservazioni. Il piano è stato quindi pensato e deciso al di fuori di un vero confronto civile: non è stato mai discusso nelle sedi a ciò preposte (Casacittà); non è nemmeno presente alcuna documentazione sul sito del Comune.

Quel poco d'informazione disponibile sull'argomento si deve ai giornali, ma non può certo essere considerata sufficiente di fronte all'enorme portata delle decisioni urbanistiche che ruotano attorno alle aree dismesse dalla Sloi e dalla Carbochimica.

L'obiettivo di questa nota è quindi fornire elementi d'informazione e riflessione oltre che avanzare opinioni sul merito e sul metodo. Opinioni che, come dimostreranno le argomentazioni seguenti, non possono che essere fortemente negative per entrambi gli aspetti.

## **2. LO STATO DI FATTO**

### **Il contesto urbano**

Le aree dismesse e inquinate di Trento nord sono collocate nel mezzo di una vasta porzione di territorio urbanizzato a carattere terziario: più precisamente, si trovano tra la zona commerciale all'ingrosso ad ovest di via Maccani e il "centro direzionale" ad est di via Brennero.

Entrambe queste zone presentano evidenti deficit urbanistici al loro interno (scarsa infrastrutturazione, inconsistenza e incoerenza dei tessuti urbani, sostituiti da semplici masse edilizie intervallate da spazi di risulta), ma soprattutto rivelano drammatiche carenze nelle relazioni tra di loro, per l'inadeguatezza dei collegamenti trasversali, resi problematici dalla barriera ferroviaria.

L'area oggetto del Piano guida è quindi effettivamente "strategica" per ogni ipotesi di riordino infrastrutturale e di riqualificazione urbana di Trento nord: qui dovrebbero concentrarsi tutti quei caratteri urbani (densità, vicinanza, complessità, precisa definizione degli spazi collettivi) che sono assenti in tutto il contesto; qui dovrebbero trovare realizzazione gli interventi infrastrutturali necessari per riconnettere le ampie zone urbanizzate a est e a ovest della ferrovia.

Rispetto a questi obiettivi, il Piano guida approvato appare purtroppo inadeguato quanto lo studio di fattibilità presentato nel 2004.

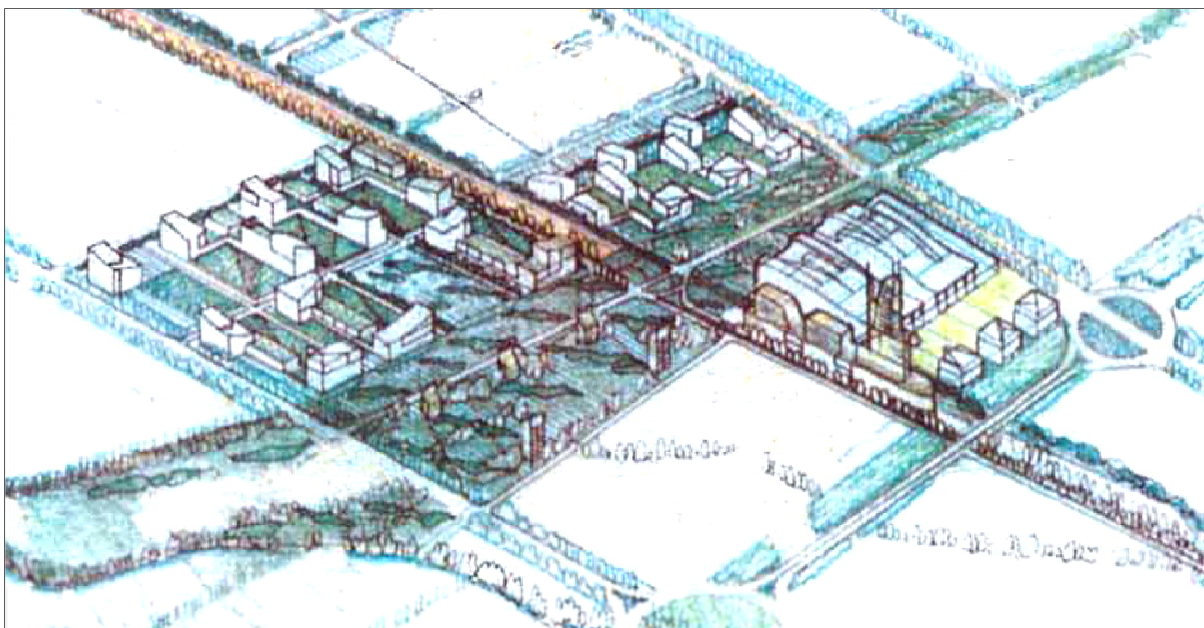
### **Le previsioni urbanistiche**

La variante del 2004 al PRG conteneva chiare linee d'indirizzo per la riorganizzazione dell'area, soprattutto sul piano infrastrutturale: l'interramento della ferrovia avrebbe dovuto consentire il collegamento a raso tra via Brennero e via Maccani, e quindi offrire le migliori condizioni di accessibilità dell'area, ripristinando la continuità del suolo urbano tra la parte orientale e quella occidentale di Trento nord.

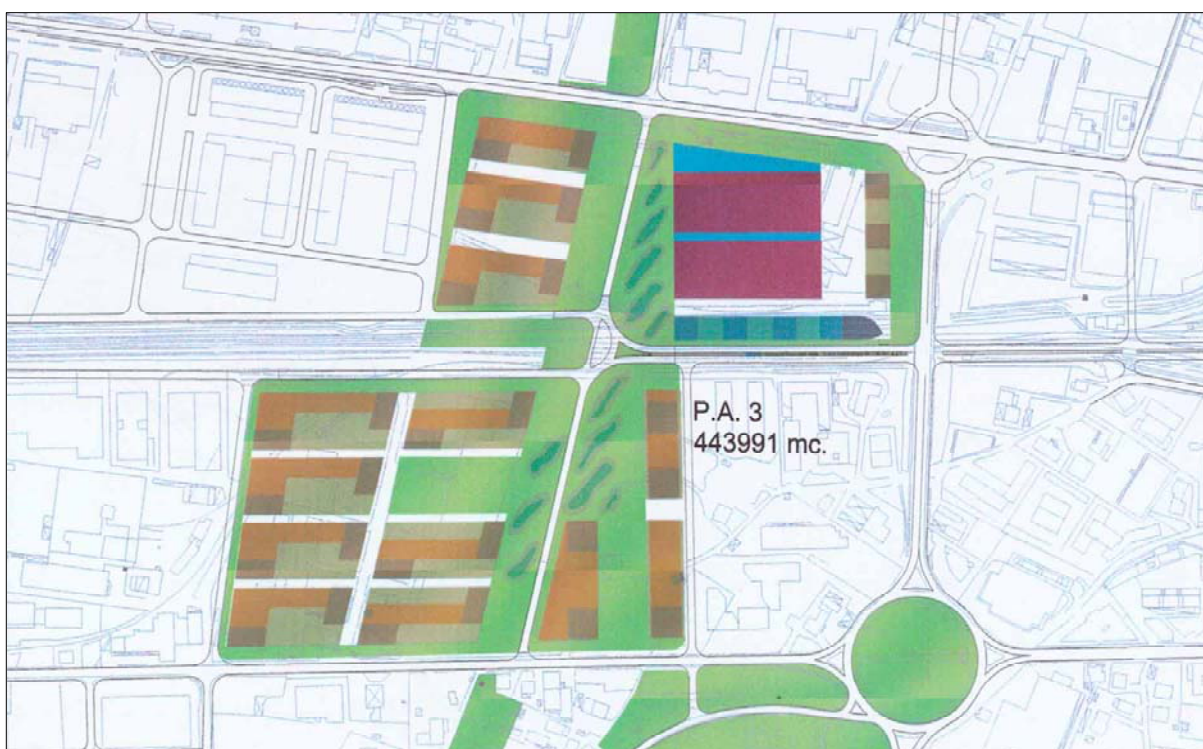
L'area avrebbe dovuto essere il punto terminale del nuovo boulevard previsto sul percorso della ferrovia interrata, che qui doveva raccordarsi con la rete viaria di quartiere.

Insomma, secondo il PRG di Busquets, questa zona al centro della periferia nord avrebbe dovuto essere fortemente innervata dalla viabilità urbana e quindi permeabile e articolata, capace di sostenere un'organizzazione complessa e trasformabile nel tempo, aperta a molteplici assetti funzionali, fortemente integrata con il contesto.

Un pezzo di città che nelle prefigurazioni allegate al PRG ha ancora un assetto embrionale, schematico, sottodimensionato. Ma pur sempre un embrione urbano, capace di sostenere il complesso metabolismo della città, rivitalizzando anche i tessuti circostanti.



Prospettiva a volo d'uccello



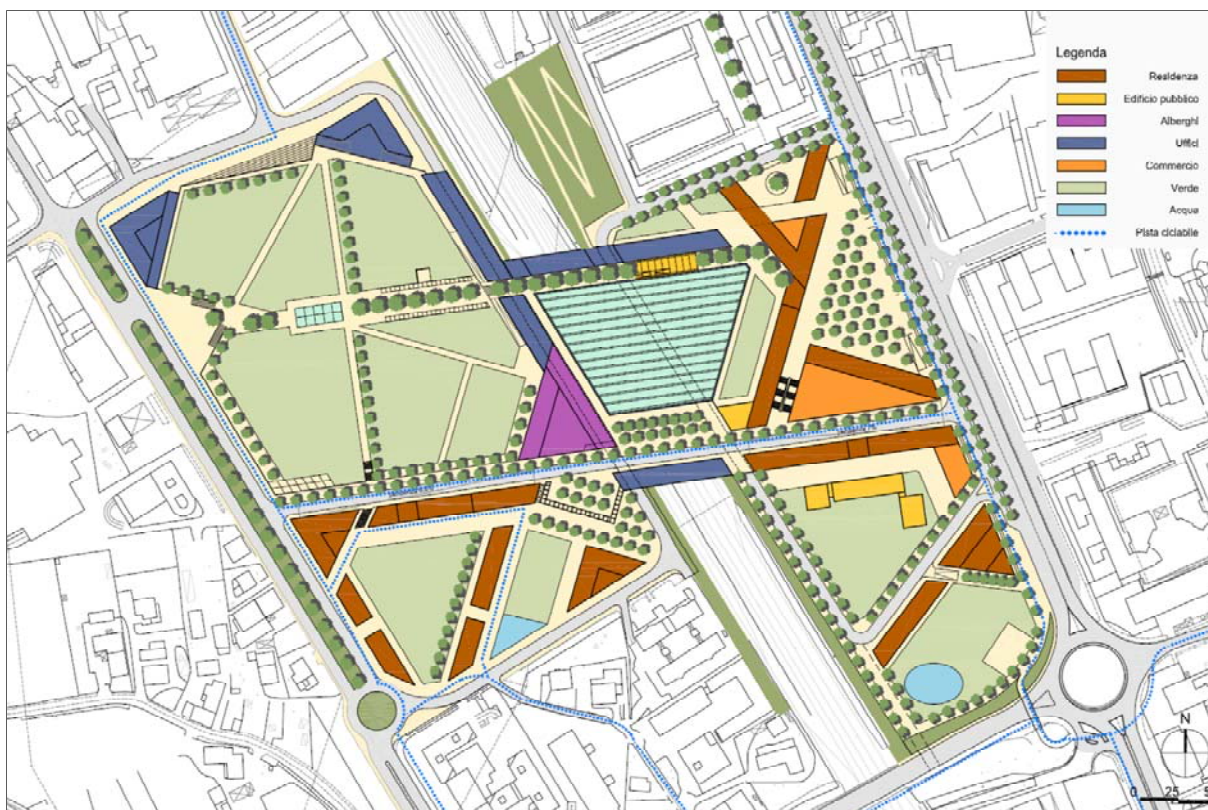
Pianta della riorganizzazione proposta da Busquets.

Come si vede chiaramente dalla prospettiva e dalla pianta, il riuso delle aree industriali dismesse doveva in primo luogo fornire l'occasione per ripristinare la continuità del suolo urbano tra la parte est e ovest di Trento nord.

### 3. IL PIANO GUIDA 2011

#### I criteri urbanistici

Le prime righe introduttive della relazione affermano che il nuovo piano guida "non può che confermare principi ed obiettivi che ne strutturano il progetto originale". Tuttavia, questa necessità non trova alcuna dimostrazione: la relazione non contiene alcun "principio", non spiega per quale ragione i problemi di Trento nord debbano essere risolti nel modo proposto, e ancor meno si preoccupa di definire il ruolo di questa parte rispetto al resto della città.



La pianta del piano guida con la destinazione d'uso degli edifici. La sottostante "piastra" - pur alta 11 metri - è del tutto impercettibile.

Anzi, dalla relazione emergono considerazioni in conflitto con le scelte del piano. Infatti, nella succinta analisi del contesto urbano si afferma che:

1. la periferia di Trento nord manca di una "identità qualitativa" in quanto la città si è espansa per "elementi di scala media non aggregabili". Detto altrimenti, si sostiene - così almeno sembra - che la scarsa qualità della periferia nord dipende dal fatto che i suoi voluminosi edifici non sono aggregati in un tessuto urbano;

2. "le grandi infrastrutture stradali poco hanno contribuito ad un'organica formazione del disegno della città";
3. la soluzione sarà "indifferente all'incerto futuro delle trasformazioni della linea ferroviaria (interramento o trasferimento)".

Le due prime affermazioni sono ampiamente condivisibili. Tuttavia, il piano guida non dà il minimo contributo alla risoluzione dei problemi che vengono indicati, né in tema di "aggregazione" degli edifici, e ancor meno per quanto riguarda il rapporto tra infrastrutture stradali e il disegno della città.

La terza affermazione è invece falsa, essendo il piano guida tutt'altro che indifferente rispetto al futuro delle trasformazioni ferroviarie.

In assenza di una vera analisi urbana, la relazione si apre e si chiude con la descrizione del progetto: non rimane che analizzarlo per quello che è.

## L'analisi del progetto

- *Struttura insediativa - dimensionamento*

Il piano guida trasforma le aree industriali dismesse in due isolati urbani di dimensioni abnormi: quello affacciato su via Mac cani misura 365 per 230 metri circa, quello su via Brennero 390 per 145 metri circa.

Queste dimensioni sono incompatibili con la corretta organizzazione di qualsiasi tessuto urbano: le due zone C6 andrebbero quindi scomposte in un sistema di isolati di dimensione adeguata.

Il piano guida, al contrario, non solo tramuta le zone del PRG in due enormi blocchi urbani, ma addirittura li unisce in un unico mega-blocco esteso da via Brennero a via Maccani, largo 450 metri e lungo 540 metri!

Da questo impianto insediativo, la cui incongruenza dimensionale dovrebbe essere evidente (in particolar modo se confrontata con la struttura urbana di Trento), deriva gran parte delle principali criticità del progetto.

- *Uso del suolo*

L'aspetto più sconcertante è la quasi totale copertura del suolo urbano, che scompare letteralmente sotto due gigantesche piastre, una di quasi 6 ettari (!) verso via Maccani e una di oltre 3 ettari su via Brennero.

Due terzi della superficie territoriale (strade incluse) sparisce sotto un'edificazione il cui sedime (9 ettari, pari a circa 13 campi da calcio) è quasi coincidente con la superficie fondiaria, lasciando inedificati solo alcuni ritagli marginali.

Si determina così una situazione paradossale: il "cuore" di Trento nord sarà totalmente privo al suo interno di spazi urbani (strade, piazze) al livello del suolo. Il suolo urbano sarà infatti completamente edificato e "sostituito" da un terrazzamento artificiale del tutto inadeguato a supportare funzioni urbane fondamentali quali la circolazione, l'accesso, lo scambio, l'incontro.

L'abusata espressione "cementificazione del territorio" può essere qui propriamente utilizzata nel suo pieno significato letterale.

- *Accessibilità pedonale*

Su questo ampissimo sedime si vuole far sorgere una vera e propria cittadella murata, un fortilizio cinto da mura continue, con altezza variabile da 8 a 11 metri.

I varchi della "cinta muraria" daranno accesso unicamente ai centri commerciali: a piano terra la cittadella aprirà le sue porte solo per i cittadini intesi come consumatori, come acquirenti. Gli altri varchi condurranno agli "spalti", ad un terrazzamento tanto faticoso da raggiungere (si trova alla quota di un terzo piano) quanto privo di funzioni attrattive e quindi luogo d'improbabile frequentazione.

- *Relazioni con il contesto*

Le relazioni con il contesto saranno quindi rigide e monotematiche, e non contribuiranno affatto a colmare la carenza di centralità, spazi di relazione e luoghi d'accentuato carattere urbano che affligge Trento nord.

Non basta, infatti, la mera accessibilità fisica per mettere una parte di territorio in relazione col suo intorno. Le relazioni nascono dalla reciproca interdipendenza, ma Trento nord non ha alcun bisogno di nuovi centri commerciali, e nuovi centri commerciali non hanno alcun bisogno di Trento nord.

Trento nord ha bisogno, invece, di costruire al suo interno - come prevedeva il PRG di Busquets - un vero *pezzo di città*: un luogo densamente organizzato ma altamente permeabile, con una pluralità di edifici che offra la massima ricchezza in termini di articolazione degli spazi, varietà di linguaggi architettonici, complessità, flessibilità e variabilità di funzioni attrattive.

In breve, Trento nord (e in generale, l'intera città) ha bisogno d'entrare in relazione con un insediamento dai caratteri opposti a quelli proposti dal piano guida.

- *Lo spazio pubblico*

Tra la cittadella murata e le principali strade sono ricavate due "piazze": la più grande, verso via Brennero è rialzata rispetto alla quota del marciapiede per dare spazio al parcheggio seminterrato; la più piccola, su via Maccani, è poco più che uno slargo all'ingresso del centro commerciale.

Questi spazi compresi tra due strade trafficate e una struttura introversa (qual è un centro commerciale), difficilmente possono essere considerati "piazze", essendo privi di una conformazione definita, di un significato urbano percepibile, di una molteplicità di funzioni che ne attivi la frequentazione. Si potrebbero più propriamente definire "anticamere dello shopping".

Si tratta di spazi pubblici che hanno la pretesa d'essere "strutturanti", ma che - al contrario - appaiono luoghi residuali, marginali, future "terre di nessuno". È del tutto evidente, inoltre, l'incompatibilità della pseudo piazza proposta su via Brennero con la decisione presa nel PRG di Vittorini, e con fermata in quello di Busquets, di trasformare questo importante asse urbano in un viale porticato ("corso Brennero").

- *Relazioni con le infrastrutture urbane*

Il rapporto tra la nuova cittadella e le infrastrutture urbane è prevalentemente parassitario: il nuovo insediamento utilizza le strade esistenti per rendersi acces-

sibile, ma non fornisce un adeguato contributo al completamento della rete infrastrutturale di Trento nord, che - com'è noto - presenta gravi problemi di collegamento tra la parte est, innervata da via Brennero, e quella ovest, innervata da via Maccani.

La strada di collegamento trasversale che scavalca la ferrovia è poco più che una strada di servizio che dà accesso alla terrazza, e non è certo ipotizzabile che si riveli utile per collegare le due parti.

Il solo elemento significativo sul piano infrastrutturale è la trasformazione di un tratto di via Maccani, che però andrebbe estesa a tutta la sua lunghezza; intervento che non pare essere neppure ipotizzato, e in assenza del quale si avrebbe solo uno spezzone anomalo e disassato.

- *Infrastrutture interne*

L'infrastrutturazione interna del piano guida si riduce ad un percorso veicolare d'attraversamento in quota. A livello del suolo, le uniche infrastrutture sono i percorsi veicolari perimetrali.

Il pedone che intendesse attraversare la zona da via Brennero a via Maccani ha come sola possibilità un percorso di 450 metri, privo di elementi d'interesse, che sale fino a 11 metri d'altezza (quasi quattro piani) per poi ridiscendere.

- *Il verde*

Che fare della vastissima copertura dei centri commerciali? L'idea di sistemarli "a verde", di farne una sorta di giardino pensile è certo preferibile a un enorme lastricato battuto dal sole e dalla pioggia.

Ma il danno urbanistico causato da questi abnormi contenitori non può certo essere risarcito da una sorta di decorazione ornamentale della loro copertura. E ancora meno sostenibile è la pretesa che in tal modo si realizzi un parco urbano.

Del resto, anche le superfici verdi che s'incuneano tra le "stecche" della parte sud più che "verde pubblico attrezzato" si direbbero giardini condominiali.

In generale, questo piano guida sembra pensare al verde - in assoluta controtendenza con il piano di Busquets - non come a un sistema dotato di una specifica funzione urbana, ma come un elemento decorativo-risarcitorio, utile prevalentemente per l'acquisizione del consenso.

- *Le funzioni*

Si prevede un mix tra destinazioni d'uso residenziali e funzioni terziarie, come nella maggioranza delle parti urbane. Qui però le funzioni terziarie acquistano una rilevanza particolare, poiché si tratta del cuore terziario di Trento, originariamente destinato ad ospitare il "Magnete", cioè un insediamento terziario con caratteristiche avanzate, che ambiva ad essere attrattivo anche al di fuori dei confini provinciali.

Inoltre, l'area contiene la principale nuova *area commerciale integrata* individuata sul territorio comunale, con la precisa indicazione che le nuove grandi superfici di vendita non dovranno avere la struttura di un centro commerciale.

Il piano guida disattende apertamente questa indicazione proponendo due centri commerciali per decine di migliaia di metri quadri complessivi, creando un nuovo insediamento commerciale che anziché integrarsi con l'offerta specializzata dei piccoli negozi del centro storico finirà con l'indebolirla ulteriormente.

Non solo: il piano guida subordina ogni altro aspetto dell'insediamento alla logica introversa dei grandi contenitori, completando il processo di *periferizzazione* di Trento Nord, riducendone l'attrattività e il rango di polo terziario.

- *Trasformabilità*

Le città sono strutture in perenne divenire, e se alcune parti – come il tracciato viario e le infrastrutture – hanno solitamente carattere permanente, altre – come l'edificato – sono invece sottoposte a trasformazioni periodiche più o meno radicali.

Il piano guida opera, paradossalmente, al contrario: da un lato, non offre alcun contributo al disegno della città, alla sua trama viaria e infrastrutturale; dall'altro, prevede una megastruttura monolitica, un unicum rigidamente imm modificabile, un elemento destinato a svolgere un ruolo gravemente patologico nel metabolismo urbano.

Che si farà il giorno in cui la città cambierà programmi o avrà diverse necessità? In che modo si potrà intervenire su una megastruttura estesa per centinaia di metri senza soluzione di continuità?

Per usare una metafora biologica, i tessuti urbani vitali sono composti da cellule capaci di rigenerarsi per parti autonome, dando luogo a organi diversi che consentono alla città di adattarsi con relativa flessibilità ai nuovi scenari.

Qui siamo invece di fronte ad una megastruttura inscindibile, che non offre alcun margine di trasformazione futura e che quindi è destinata a perpetuarsi come monumento, o – più probabilmente – a degradarsi fino al punto da dover essere e faticosamente e onerosamente demolita per tornare all'odierna "tabula rasa".

- *La ferrovia*

Il piano guida prevede di coprire i binari ferroviari per un tratto di circa 85 metri, creando una sorta di lungo tunnel artificiale, sopra il quale è prevista l'edificazione di uno "spazio espositivo-fieristico" di circa 9000 m<sup>2</sup>.

Nel caso in cui si decida d'interrare o di trasferire la ferrovia, cosa giustificherebbe la sua ingombrante presenza? E in generale, che relazione potrà mai instaurarsi tra un viale urbano e una megastruttura costruita per scavalcare un fascio di binari?

Contrariamente a quanto afferma il piano guida, è del tutto evidente che se, al posto della ferrovia, ci fosse un viale urbano, l'intero impianto insediativo non avrebbe alcun senso e la sua organizzazione andrebbe completamente rovesciata.

Quindi, la mega-struttura prevista dal piano guida costituisce un gravissimo vincolo che pregiudica definitivamente una delle principali scelte infrastrutturali che la città sarà - prima o poi - chiamata a compiere.



## Conclusioni

Il piano guida di Trento nord non è accettabile. Rappresenta una risposta inadeguata ai problemi della città, introduce un corpo estraneo all'interno dei tessuti già fragili di Trento nord, costituisce un vincolo e stremamente negativo per le dinamiche urbane ed è definitivamente incompatibile con l'ipotesi di trasformare l'attuale tracciato ferroviario in un viale urbano (come prevede il PRG).

La città non può permettersi di compiere un passo falso di queste dimensioni e senza possibilità di ritorno, per cui l'impianto generale va radicalmente ripensato. Non sono in discussione né le funzioni né le quantità (che potrebbero anche essere aumentate, in nome del risparmio di suolo urbanizzato) ma il modo in cui tutto ciò si organizza: il disegno urbano, l'articolazione della rete viaria e delle masse edificate, la tipologia degli spazi pubblici, le relazioni con il contesto e con la città, la trasformabilità e adattabilità nel tempo, la necessaria pluralità dei linguaggi architettonici, la tipologia dei servizi commerciali.

I tempi necessari per la bonifica consentono di riesaminare la questione accogliendo le opportune osservazioni avanzate dalla Circoscrizione, cui Italia Nostra aggiunge le presenti, nella speranza che la città non voglia avviare una trasformazione estremamente rilevante - e praticamente irreversibile - senza prima avere approfonditamente e pubblicamente considerato gli aspetti più problematici e valutato le possibili alternative.

La direzione

Trento, gennaio 2012

Modello 3D del piano guida (istruzioni alla pagina seguente)

### **Note sull'elaborazione del modello**

Il modello virtuale inserito in questo documento è stato ricavato con la massima accuratezza dal piano guida approvato dal Consiglio comunale (nella versione che ci è stata fornita).

Esso rappresenta lo sviluppo massimo desumibile dalle piante e sezioni del piano guida. Tuttavia, non tutti gli edifici potranno avere il numero di piani rappresentato, in quanto la superficie utile complessiva sarebbe superiore al massimo previsto. Non è dato però sapere a quali edifici tale riduzione verrà applicata.

Il modello rappresenta quindi, per così dire, l'involuppo di tutte le soluzioni possibili.

### **Note sulla visualizzazione del modello**

Per visualizzare il modello è sufficiente Acrobat Reader a partire dalla versione 7.0.

Per visualizzarlo a schermo pieno, scegliere "contenuti multimediali a schermo intero" dal menu contestuale (fare click con il tasto secondario del mouse).

Per "girarci attorno" scegliere (sempre dal menù contestuale) lo strumento "rotazione attorno all'asse":

- per ruotarlo muovere il mouse tenendo premuto il tasto principale.
- per avvicinarsi e allontanarsi muovere il mouse avanti e indietro tenendo premuto il tasto secondario, o girare la rotellina del mouse.

Per passare rapidamente da un punto di vista all'altro, usare le "viste" predefinite.

Per "esplorarlo" scegliere lo strumento "cammina", quindi:

- per avanzare e arretrare, muovere il mouse avanti e indietro tenendo premuto il tasto principale
- per ruotare lo sguardo in qualsiasi direzione, muovere il mouse tenendo premuto il tasto secondario.
- per alzare e abbassare il punto d'osservazione, muovere il mouse avanti e indietro tenendo premuto il tasto principale e il tasto "maiuscole" (shift)

È possibile cambiare luci e modalità di rendering. Si consiglia d'usare "contorno uniforme".