

IL CASO DELLA SETTIMANA » IL FUTURO DI TRENTO NORD

«Via Brennero rischia l'isolamento»

L'urbanista Beppo Toffolon: «Se non si interviene subito quella zona è destinata a diventare suburbana»

di Gianpaolo Tessari

► TRENTO

Via Brennero al bivio: lasciarla definitivamente diventare periferia suburbana o cercare di reinserirla come via a nord della città? «Via Brennero è il principale problema da affrontare se vogliamo riqualificare la parte nord di Trento. E' la zona più vicina al nucleo centrale ed è quella che deve dirci che destino vogliamo dare alla città. Il tempo è scaduto» osserva l'architetto Beppo Toffolon. Il professionista insegna anche tecnica urbanistica ad Ingegneria ed è presidente della sezione trentina di Italia Nostra. Con lui in questo colloquio abbiamo discusso in prospettiva di un nuovo Prg e del recupero delle grandi aree abbandonate. Temi in vista dell'agenda del Comune.

Architetto Toffolon serve più regia sullo sviluppo di via Brennero?

«Sono d'accordo con quanto ha detto da queste colonne il collega Michelangelo Lupo: andando avanti a progettare a spizzichi, valutando gli interventi caso per caso, sarà molto difficile ottenere un risultato finale apprezzabile. Servono criteri omogenei per la trasformazione di questa zona, manca un punto di vista generale, ovvero definire quale è il modello che vogliamo proporre per via Brennero».

Questa è scelta politica o non solo?

«Beh alla fine sì, servirà qualcuno che prenda le decisioni, ma a monte c'è un bisogno di un ragionamento che va esteso ai cittadini, ai rappresentanti della disciplina, agli urbanisti».

Una chiamata che potrebbe essere l'ultima per il futuro di quella parte della città?

«Sperando che non arrivi già fuori tempo massimo. Ho questo dubbio anche guardando agli ultimi interventi che si sono autorizzati a Trento nord: mi riferisco, per esempio, al Mc Donald».

Che cosa non la convince architetto?

«Si tratta di una costruzione realizzata secondo criteri inammissibili. A che cosa mi riferisco? Se via Brennero deve diventare un pezzo di città e



» Nessun privato è più in grado di mettere mano a grandi aree come lo scalo Filzi: sono spazi enormi che dovranno essere divisi come fossero quartieri e affidati con regole certe

» Si sono fatti errori anche recenti: come quello di mettere i parcheggi di nuovi edifici commerciali fronte strada, mentre le regole delle vie cittadine dicono di fare l'esatto contrario

Due zone di via Brennero al centro del dibattito, il maso Postal e l'ex scalo Filzi. Sopra Beppo Toffolon

non una zona suburbana i parcheggi non si fanno fronte strada. Uno degli aspetti di fondo che si dovrebbero decidere se vogliamo riqualificare via Brennero è che i parcheggi debbono stare tutti dietro e gli edifici tutti davanti. Se non invertiamo questi due fattori il risultato è che invece di costruire un pezzo di città, edificiamo



mo un pezzo di suburbio. Le strade urbane, se si decide che via Brennero è città, debbono rispondere a precisi criteri».

Ci ricorda quali?

«I marciapiedi pedonali, i viali con l'alberatura, gli edifici a fronte strada con le facciate più o meno continue. Evitando cioè che una persona sia costretta a camminare nel nulla

per centinaia di metri. Berlino è stata pressochè interamente costruita seguendo questa semplice regola. Forse non si vuole al giorno d'oggi seguire quella tipologia ma allora ci serve una regola che sia altrettanto chiara ed efficace. E che sia, soprattutto, capita e condivisa da tutti. Tutte le singole parti dovrebbero essere subor-

dinate a questa idea... Ma se questa idea non c'è...».

In via Brennero che cosa è successo?

«Molto semplicemente ci si è dimenticati che cosa è una città. Si è persa la cognizione globale: si ragiona a lotti, ad edifici. Sfugge il sistema di edifici che costituisce una strada».

E le grandi aree abbandonate al proprio destino da decenni?

«Un esempio: lo scalo Filzi. Non è uno spazio pronto per l'edificazione, ovvero non basta togliere i binari e poi dire "andare e costruire". Ma si deve organizzare il suolo urbano: ovvero disegnare strade ed isolati. Altrimenti sembra che ognuno si appropri di una porzione di territorio in funzione delle proprie esigenze. Va tenuto presente che questi vuoti urbani non verranno risolti affidando un'intera superficie molto ampia nella sua interezza: in questo modo rischiamo di non vederla mai partire». **Non esiste più un privato in grado di fare investimenti su di un'area di quella vastità.**

«E' così. Bisogna suddividere tutte queste grandi aree, con quello che è un tempo era il disegno degli isolati urbani. Si dovrebbe pensare via Brennero come una successione di isolati urbani con dimensioni più limitate: in quest'ottica andrebbe recuperato quello che aveva ipotizzato Busquets per lo scalo Filzi, estendendolo anche alle altri grandi aree che attendono risposte».

Diverrebbe una trama estendibile?

«Serve in effetti una trama che possa raccogliere le risorse e le capacità imprenditoriali che siano in grado di trasformare un pezzettino di città alla volta in via Brennero. I rischi, se non facciamo questo, sono due».

Ce li dice?

«Il primo è che non si faccia nulla, perché gli ambiti sono troppo estesi. Il secondo è che arrivi qualcosa che è completamente privo di collegamento con l'esistente. Un aspetto che la storia urbana più recente ci ha dimostrato, in maniera direi tragica, è che l'epoca di questi grandi piani attuativi è ormai finita. E quelli che sono, eventualmente, partiti negli anni scorsi non sembrano abbiano dato una grande prova di riuscire ad integrarsi con il resto della città. Ma questo non si può pensare che lo facciano i privati: è un compito che spetta all'ente pubblico. Si concedano delle superfici di dimensioni appropriate e con criteri certi».