

## La città | che cambia

Manzana: «Collegiamoci a Rovereto in vista di un'Università unica»  
Paissan: «Auspichiamo che anche la Provincia partecipi al confronto»

di Enrico Pruner

TRENTO Con la presentazione delle linee guida di «Super-Trento» è stata tracciata la direzione. La leva per la rigenerazione urbana sarà la superficie di sedici ettari che si libererà con l'interramento dei binari della linea storica. E nel percorso partecipato promosso dal Comune per riqualificare l'area ferroviaria, un ruolo decisivo sarà ricoperto dai privati. Invitati a partecipare alla trasformazione di Trento nella sua versione «Super» dallo stesso sindaco Ianeselli.

«Il privato c'è, soprattutto quando parliamo di progetti di ampia visione», apre alla collaborazione Fausto Manzana, presidente di Confindustria Trento, in sintonia con il Comune per le prospettive «green» che sono state pensate per il capoluogo. «Una città cambia di più intorno a un giardino che non intorno a



# SuperTrento, le imprese al Comune: «Più dialogo con i privati e tempi certi»

un'opera», riassume Manzana. Accoglie il progetto «con assoluto favore» anche Mauro Paissan, presidente del coordinamento provinciale imprenditori. Che sottolinea: «La costruzione del Trentino dei prossimi decenni passa da una stretta collaborazione tra mondo pubblico e privato». Con un vincolo. Le tempistiche: «I tempi sono importanti almeno quanto il progetto — prosegue Paissan — Ci deve essere chiarezza. All'orizzonte ci sono progetti a impatto talmente alto che le tempistiche avranno un riflesso sull'entusiasmo delle imprese, che le spingerà o meno a investire sulla città di Trento». «Più che tempi brevi, servono tempi certi — fa eco all'analisi Manzana — Nel momento in cui si hanno questi, gli investimenti

arrivano a cascata». Per il presidente degli industriali ciò significa evitare i «mezzi lavori» e i «cambi di idea in corso d'opera». Per questo si renderebbe «necessario» coinvolgere tutte le categorie economiche, «in un mercato di idee che tenga conto del ragionamento complessivo». «Deve continuare il livello di interazione tra le parti che c'è stato finora, e anzi deve estendersi», ribadisce. E d'accordo Paissan: «Ci saranno nuovi spazi e nuovi equilibri legati alle zone produttive e commerciali. Occorre mantenere e intensificare la via del dialogo». Quindi il richiamo alla «coerenza»: «Ogni cambiamento deve essere concordato a tutela dell'investimento. Mi spiego, se ad esempio si progetta di costruire un parco e



Industriali Fausto Manzana



Imprenditori Mauro Paissan

gli imprenditori pensano a un'attività pianificando un investimento che abbia un'attinenza, il dialogo deve essere «continuo», e Paissan auspica che «anche la Provincia consideri fondamentale il dialogo con il mondo privato».

Mentre prefigura la città futura, «SuperTrento» esprime una visione pensata e agitata nel tempo. Manzana riavvolge il filo, recuperando «l'idea fondamentale di connettere gli estremi della città» che ha motivato il progetto Nordus, spostando però ancora più in là il punto di caduta del piano pensato per la città di Trento. «Vedrei un collegamento con Rovereto — spiega — Trento e Rovereto dovreb-

bero essere la parte nord e la parte sud di un'unica grande città. Siamo piccoli e non possiamo permetterci di dividerci». Potenziare la rete dei trasporti pubblici, a quanto pare, mentre cambierà il volto della città e il paradigma della mobilità potrebbe anche ridefinire i rapporti tra le due maggiori città della provincia. «È necessario azzerare le distanze e i tempi con Rovereto — rilancia il presidente degli industriali — per venire incontro alle esigenze delle imprese e dei lavoratori, che potrebbero usare il proprio tempo senza perderlo in tangenziale. E poi anche per immaginarsi una sola università, con studenti e professori differenzialmente locati fra Trento e Rovereto ma all'interno di un'unica organizzazione. Pen-

so che questo possa essere un futuro reale per il nostro Trentino». Che il piano dell'amministrazione sia di ampio respiro non sembra però essere soltanto una prospettiva auspicabile, ma una condizione preliminare per poter contare sul pieno sostegno dei privati: «I progetti devono essere inseriti in pensieri più grandi che guardano avanti fino a trent'anni. Gli imprenditori hanno un certo strabismo, con un occhio sul presente e l'altro che guarda lontano». Precisa quindi Manzana: «Il privato c'è per sostenere una parte degli investimenti o per le attività complementari. Evitando le speculazioni, perché quello immaginato diventerebbe un asset strategico con ripercussioni enormi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## I PROGETTI E IL DIBATTITO

Italia Nostra: «Ci troveremo nel paradosso che nella zona con più collegamenti pubblici non ci saranno attività. È un grave errore»

### Voce contraria

TRENTO Il problema sarebbe alla base: «Serve tutta un'altra idea di città». Non quella, secondo Beppo Toffolon, che orienterà i progetti di Super-Trento. Il vicepresidente di Italia Nostra, e architetto noto per il suo impegno ambientalista, ha guardato di traverso la presentazione delle linee guida con cui il Comune ha ripensato la prospettiva di Joan Busquets. Una «reinterpretazione contemporanea», ha spiegato il sindaco, del disegno che all'inizio degli anni Duemila l'architetto catalano aveva pensato per la città. Insomma, niente più boulevard per il passaggio delle auto private: ora l'amministrazione immagina un corridoio dedicato al trasporto pubblico, con la «sostenibilità ambientale» come parola d'ordine.

«Ma non pensiamo che il verde da solo possa fungere da spazio pubblico — incalza Toffolon — Quest'ultimo è rappresentato dalle piazze e dalle strade, e l'idea di superare il piano Busquets eliminando dalla parte centrale della città una rete di spazi pubblici di questo tipo ci sembra sconcertante». E rilancia: «Dopo un anno di riunioni ed elaborazioni di piani, questo progetto arriva esattamente al punto di partenza: al rendering dove era stato penellato di verde tutto il sedime ferroviario». Il vicepresidente ripete quindi uno dei primi incontri, quando era stato presentato a titolo di esempio il recupero dell'area ferroviaria di Zurigo: «Una zona a lato dei binari recuperata magistralmente ma indicata come quello che non andava fatto. L'idea è sempre stata quella di trattare i sedici ettari liberati dall'interramento dei binari come un grande spazio informale circondato lontanamente da qualche edificio, ma privo di quel carattere di attività, di interscambio e frequentazione». Che passerebbe, a detta di Toffolon, da una integrazione a tre fra offerta di servizi, trasporti pubblici e mobilità privata.

«È un grave errore rinunciare a utilizzare gli ettari per

# L'affondo di Toffolon: «Il verde da solo non basta. Servono più servizi e una nuova rete di strade»

concentrare all'interno della città il maggior numero di servizi — prosegue — Soprattutto quelli di rango elevato, che richiamano anche quegli utenti da lontano che rappresentano i principali fruitori del trasporto pubblico». Il potenziamento del sistema pub-

blico dei trasporti, da questo punto di vista, sarebbe da pensare in stretta relazione all'ampliamento dei servizi: «Non possiamo avere il trasporto pubblico da una parte e i servizi dall'altra. Stando invece alle intenzioni del Comune, abbiamo il paradosso che



Architetto Beppo Toffolon, vicepresidente di Italia Nostra

nella zona più infrastrutturata dal punto di vista dei collegamenti pubblici non abbiamo né una struttura viaria di altro genere né servizi o attività».

Ma Toffolon aggiunge alle «occasioni perse» anche il recupero delle connessioni est-ovest che sono state tagliate dalla barriera ferroviaria. «L'idea di togliere la ferrovia senza neanche pensare di ricucire la rete viaria è assurda. Trento ha il problema non da poco della dispersione dei servizi, da cui derivano le difficoltà della mobilità. Si poteva rimediare agli errori insediativi della città cominciando a ricentralizzare i servizi e allacciandoli non solo alla mobilità pubblica, che certo è fondamentale, ma anche alla rete viaria urbana». Fuori dai tecnicismi, in buona sostanza, per Italia Nostra occorre accompagnare lo sviluppo del rete pubblica con nuove strade per le auto: «Non possiamo pensare che la città funzioni senza le strade, e riunire alle strade solo perché ci circolano le macchine. Anche perché tra qualche anno saranno tutte elettriche».

Quello che manca sarebbe quindi «una riflessione sulla riorganizzazione complessiva della città», riassume Toffolon. Che rivendica anche la «serie composta di documenti» che Italia Nostra avrebbe presentato in fase di discussione per far valere la propria idea alternativa di città: «Non pretendevamo che ci venisse data ragione ma, finché abbiamo partecipato a questo percorso, i nostri argomenti non sono stati neanche presi in considerazione».

E. P.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### Le tappe

#### Nei primi Duemila la variante al Prg

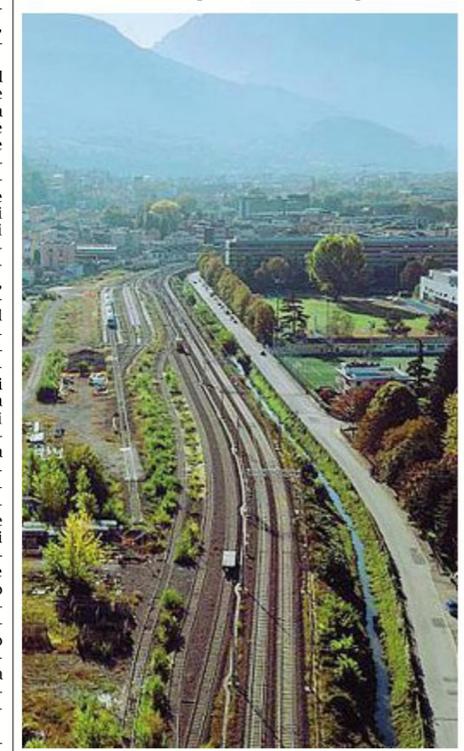
Nei primi anni Duemila il Comune incaricò l'architetto catalano Joan Busquets di elaborare la variante al Prg: il suo progetto poggiava sulla visione di un boulevard al posto dei binari che permettesse il passaggio delle auto private

#### Il ritorno in agenda con il bypass

Dopo anni di dibattiti che però non hanno portato ad alcuna soluzione concreta, ha preso piede l'idea dell'interramento della linea storica e della riqualificazione della parte soprastante. Un piano, questo, tornato in agenda grazie alla circoscrizione

#### Il cambio di rotta sulla mobilità

Il disegno della città immaginato da Busquets viene rivisto con il percorso di «SuperTrento». Il boulevard viene sostituito da un corridoio per la mobilità dolce, che risponde alla linea di una rigenerazione urbana sostenibile



Dall'alto Una veduta della linea ferroviaria a Trento Nord

### L'editoriale

## Aprire le porte

SEGUE DALLA PRIMA

Ma per superare la logica stantia dei piani regolatori bidimensionali dove governano solo gli indici edilizi e non la forma e la vivibilità della città, occorre innanzitutto ripensare a come si fa urbanistica e generare una reale urbanistica partecipata, trasparente, comprensibile e condivisa. Per questo il laboratorio urbano della città di Trento è necessario. Nell'attesa che inizino e vengano completati i lavori sull'ex mensa del S. Chiara, una proposta sensata potrebbe essere quella di continuare a



utilizzare gli spazi dell'ex Atesina in via Marconi per rifondare e dare spazio a un laboratorio urbano permanente, gestito dagli Ordini professionali, finora poco coinvolti, che renda disponibili, spiegandoli, tutti i materiali relativi alle trasformazioni urbane che coinvolgeranno la città elaborando a sua volta linee

guida e proposte per i vari temi, settori ed aree coinvolte nella trasformazione. L'urbanistica purtroppo è vissuta solo come insieme di regole e imposizioni, poco comprensibile ai non addetti ai lavori, distante dai cittadini e dalle imprese. Solo aprendo le porte, solo capendo che un Piano regolatore generale è fatto

di tanti piani particolari guidati da un'idea di città, solo affidandosi alla potenza del disegno esplicativo, aperto al contributo di tutti è possibile pensare a un disegno generale che sappia soddisfare le esigenze di una capitale di provincia come Trento. Si tratta di ripensare a come si fa urbanistica. Lo sviluppo della città oggi dipende dalla capacità di reinventare l'uso degli spazi dismessi, sottoutilizzati o degradati, mettendo a sistema interessi e opportunità di diversa natura. E tutto ciò deve trovare uno spazio dove poter essere spiegato, condiviso, implementato. È necessario pertanto un nuovo laboratorio urbano per immaginare una nuova urbanistica. Perché la nuova urbanistica è possibile.

Roberto Bortolotti  
© RIPRODUZIONE RISERVATA