

IL MOMENTO DELLE SCELTE LA CITTÀ FUTURA

In questo numero si torna a parlare della città del futuro, tema su cui il Capoluogo (ma l'osservazione vale anche per Rovereto, Riva e Arco) si è impegnato poco tempestivamente e con scarsa determinazione, mentre avrebbe dovuto coinvolgere, in modo ben più vivace, forze politiche e amministrative, ordini professionali, urbanisti, paesaggisti, professionisti nei diversi settori e componenti sociali.

SuperTrento ha organizzato quattro convegni con esperti, ma in modo preliminare, proponendo temi settoriali, a volte di scarsa attinenza, e destinando poco tempo all'ascolto dei partecipanti. Incontri che hanno visto una scarsa partecipazione, mentre sarebbe il momento d'attivare confronti e dibattiti per focalizzare e discutere i problemi della nostra città, inserendoli in un quadro di progettualità generale che definisca gli obiettivi funzionali, sociali e culturali. Dove si possa strutturare un disegno complessivo d'intenti e di priorità, fissare i concetti fondanti del nuovo sviluppo, le linee direttive delle azioni da intraprendere. Sarebbe il momento di mettere in campo tutte le professionalità, farle partecipare a un grande ragionamento complessivo, tracciare linee, fissare punti. Sarebbe il momento dell'apertura, del confronto, dell'avvio di un progetto partecipativo diffuso, stimolato anche dai quotidiani locali, dai media, dalle TV. Dovrebbero essere organizzate tavole rotonde, incontri, dibattite e divulgate le varie posizioni concettuali per poi giungere a proposte condivise.

Abbiamo una città estesa e frazionata, sommatoria di fasi espansive non supportate da una guida infrastrutturale. Abbiamo problemi di collegamenti, di dislocazione a macchia di leopardo dei servizi, di trasporto pubblico difficilmente strutturabile su reticoli viari capillari e su un'orografia disomogenea, di traffico veicolare e di parcheggi. L'interramento della ferrovia libererà una dorsale fondamentale per la ristrutturazione urbana, la cui configurazione decreterà le sorti della città. Sarà un'operazione di successo se saprà introdurre un'asse di servizi, ricollocarvi quelli esistenti e proporre quelli di nuova realizzazione, in modo da offrire ai cittadini una facile fruibilità, un comodo accesso con la mobilità pubblica integrata, possibile solo con la coincidenza fisica delle stazioni ferroviaria-corriere-bus-tram-car sharing-bici ecc.

Se l'Amministrazione comunale avesse ben chiaro questo concetto non sarebbe così convinta del progetto di spostamento della stazione delle autocorriere a 800 metri dalla stazione ferroviaria, proponendola come *dilatazione* del sistema integrato, immaginando che chi arriva in treno debba percorrere a piedi, magari con valigia appresso, quel tragitto (un domani magari dotato di corsia mobile!). La motivazione per tale assurda localizzazione è quella della posizione ideale per chi, arrivando in città con la corriera, dovesse prendere la funivia per il Monte Bondone. Ma vogliamo fare due conti? Quante persone che scenderanno dalle autocorriere saranno dirette verso il Bondone? E quante invece, arrivando in città in treno, dovranno percorrere 800 metri a piedi per trovare la corriera verso le principali località turistiche del Trentino?

L'urbanistica è una scienza basata su dati e analisi: solo tenendone conto la città potrà funzionare, accogliere i cittadini, qualificare la vivibilità, facilitare la convivenza. Non è possibile proseguire con lo spezzettamento degli interventi urbani. È necessaria una visione d'insieme, che definisca le migliori soluzioni integrate per la città futura, e da quel disegno unitario derivare piani e progetti dei vari comparti. Confidiamo che SuperTrento sappia spostare il timone in questa direzione e siamo pronti a partecipare attivamente a questa manovra.



1 Il centro della città interessato dall'interramento della ferrovia: un'occasione da non perdere per la realizzazione di una efficace mobilità integrata e per la nuova dislocazione dei servizi urbani

CONCORSI

IL CASO BARCHESSA SUD

Dopo l'esito infausto del concorso per Piazza della Mostra, che si è concluso – nonostante tutte le correzioni apportate al progetto dopo le proteste d'Italia Nostra e le prescrizioni del Comitato provinciale beni culturali – con la perdita dell'integrità di uno dei luoghi più importanti della città storica e con l'alterazione delle sue relazioni con il Castello, ecco ora l'esito – ancor più sconcertante – del concorso per il restauro della Barchessa sud di Palazzo delle Albere.

Una conclusione aberrante, che impone un'approfondita e pubblica riflessione sulla gestione dei concorsi di progettazione, dalla stesura dei bandi alla composizione delle giurie e ai criteri di valutazione. Soprattutto quando le opere riguardano il patrimonio comune, e in particolare il patrimonio culturale.

GIUDICARE UN PROGETTO

Giudicare, cioè esprimere un giudizio, significa valutare qualcosa in rapporto a dei criteri che consentano di distinguere tra giusto o sbagliato, tra bene e male, tra positivo e negativo. Ci sono criteri estetici, funzionali, economici, pratici. Poi ci sono criteri – se così si possono chiamare – soggettivi, che esprimono una valutazione riferita alle proprie predilezioni, più o meno epidermiche. Questo giudizio autoreferenziale usa espressioni del tipo "mi piace, non mi piace, non mi dispiace". C'è a chi piace il gelato (o il colore viola, o il profumo *patchouli*), c'è a chi non piace e a chi non dispiace. Legittimamente: ognuno ha i suoi *gusti*.

Giudicare il progetto di un'opera pubblica implica un processo diverso, dove la valutazione deve sforzarsi d'essere quanto più obiettiva e imparziale, mettendo da parte le idiosincrasie di cui tutti sono (più o meno consapevolmente) portatori e valutando i progetti in base agli obiettivi del bando e alle condizioni oggettive del contesto in cui l'opera dovrebbe collocarsi. Per elementari ragioni di serietà e trasparenza, questi rapporti vanno esplicitamente dimostrati, cioè argomentati in modo trasmissibile, verificabile e – se del caso – confutabile.

Nel caso del concorso per il restauro della Barchessa, nei giudizi su cui si è basata la selezione dei progetti si fa fatica a trovare traccia di argomentazioni razionali. Per mascherare il carattere soggettivo delle valutazioni è stata operata una sistematica sostituzione linguistica: al posto di "mi piace" si è usato "convincente" (alternativamente: "apprezzabile, interessante o innovativo"); al posto di "non mi piace" si è usato "non convincente"; invece di "non mi dispiace", si è ricorsi alla locuzione "non del tutto convincente".

Nei giudizi del primo grado, il termine "convincente" compare trenta volte, trentuno "apprezzabile" e venti "interessante" ma non è dato sapere quale sia il motivo dell'*interesse* e dell'*apprezzamento* delle commissarie. In particolare, si stenta a comprendere cosa non le abbia "convinte": si presume che qualche ineffabile dettaglio abbia disgustato il loro insindacabile palato.

Poiché il giudizio della giuria avrebbe dovuto basarsi sugli obiettivi, i vincoli e i criteri indicati nel bando di concorso, eccone una breve sintesi.

IL BANDO: OBIETTIVI, VINCOLI E CRITERI

Obiettivi

Il bando di concorso è tanto prolisso quanto reticente: nelle sue 35 pagine, l'oggetto del concorso è così laconicamente descritto: "il restauro della Barchessa sud". Nelle 6 pagine delle "linee guida alla progettazione" la descrizione di ciò che va progettato occupa appena due righe: "*uno spazio-percorso espositivo con caratteristiche di elevata flessibilità e dotazione tecnologica ai fini della presentazione e valorizzazione della città di Trento*".

Questa vaga indicazione è integrata dalla seguente finalità: "*potenziare il processo di valorizzazione del sistema urbano di Palazzo delle Albere | via Madruzzo | Barchesse, offrendo un ulteriore impulso alla rigenerazione urbana di tutto il comparto*". In che senso e in che modo non è neppure vagamente indicato nelle linee guida.



1 La Barchessa Sud prima del crollo del tetto e del distacco dell'intonaco

Una descrizione più articolata sarebbe stata necessaria per stabilire opportunamente l'obiettivo progettuale. Tuttavia, qualsiasi progettista dovrebbe sapere che uno "spazio-percorso espositivo" che "presenti e valorizzi la città" implica in primo luogo la collocazione di un robusto impianto iconografico composto da mappe, fotografie e apparati multimediali, oggi indispensabili.

Vincoli

Il fatto che l'edificio sia direttamente vincolato come bene culturale è considerato una mera questione procedurale: il progetto "dovrà essere trasmesso alla Soprintendenza". Non una parola sui criteri da seguire nel restauro dell'edificio.

Il costo per il restauro era stabilito in 1.545.000 euro, con una quantificazione economica dettagliatamente articolata nelle varie categorie di lavoro. Costo che "non deve essere superato". Successivamente, il costo è stato innalzato a 2 milioni e mezzo di euro.

Criteri di valutazione

Per la valutazione dei progetti della prima fase, il bando fissa cinque parametri relativi ai principi e criteri del progetto, alla coerenza con gli obiettivi generali e le specifiche funzioni, alla qualità architettonica, alle strutture e agli impianti, per selezionare, senza graduatoria, 5 progetti.

Per la valutazione della seconda fase, il bando stabilisce i seguenti parametri di valutazione:

Architettura	Punti
ricostruzione/reintegrazione dei volumi	25
trattamento delle superfici esistenti	5
spazi esterni	20
coerenza dell'insieme	10
Strutture	
consolidamento delle murature esistenti	10
nuovi elementi strutturali (copertura, solai...)	10
Impianti	
compatibilità del progetto impiantistico	20

A ciascuno di questi elementi ogni commissaria doveva attribuire un coefficiente decimale da 0 a 1. Il punteggio finale doveva essere la somma dei prodotti dei punteggi parziali per i coefficienti medi. Le tabelle dei punteggi assegnati ai cinque correnti non sono state pubblicate.

LA GIURIA

Formalismi in-flessibili

Come spesso accade, alcuni progetti non hanno rispettato le regole del concorso: in un caso, i disegni non erano della dimensione richiesta; nell'altro, i disegni erano su supporto rigido. Inezie: nell'era dei computer, la dimensione fisica di una stampa non ha alcun reale significato. Men che meno il suo supporto. Non di meno, sono violazioni del bando, ma la giuria ha deciso d'ammettere comunque i progetti, seppure senza i disegni.

Difficile giudicare un progetto senza guardare i disegni. Tuttavia, nel primo caso, non potendo verificare se quanto affermato nella relazione corrispondeva a quanto rappresentato nei disegni, la giuria ha scartato il progetto. Nel secondo caso, invece, la giuria lo ha ammesso, dopo essersi cimentata in un'analisi ermeneutica della relazione, trovandola molto "apprezzabile" (il termine compare sei volte in quaranta righe). Ecco un breve estratto:

"sebbene in assenza della visione delle tavole [...] La relazione descrive la potenziale suggestione del fruitore, nella ricerca di una mediazione tra il vuoto e il pieno, la storia e la realtà. Tale impostazione della relazione viene particolarmente stimata."

Quindi, il progetto senza disegni è stato ammesso alla seconda fase grazie alla "chiarezza espositiva" e ai suoi "principi" considerati "particolarmente significativi": promosso sulla fiducia.

In almeno tre casi, inoltre, i concorrenti hanno violato l'anonimato lasciando il loro nome nei metadati dei file. Ma nessuno pare se ne sia accorto.

Il criterio unico della giuria

Nei suoi verbali, la giuria non ha neppure tentato di mascherare l'unico criterio con cui ha valutato i progetti. Un criterio non indicato nel bando ma evidentemente considerato fondamentale, al punto d'essere richiamato a ogni pagina del verbale. Ecco una breve antologia:

All'interno della cortina muraria esistente è previsto l'inserimento di nuovi volumi moderni, con un linguaggio in contrapposizione che risulta molto interessante.

La nuova struttura interseca il rudere dal quale si mantiene separata lasciando degli spazi scoperti, creando una sinergia particolarmente apprezzata.

Viene particolarmente apprezzato che la parte funzionale di nuova realizzazione abbia una propria identità strutturale indipendente.

Viene particolarmente apprezzata la riconoscibilità dell'intervento innovativo che crea un interessante contrappunto con i caratteri della muratura storica esistente.

È particolarmente apprezzato il risultato compositivo d'insieme, con la parte del nuovo volume emergente, con la distinguibilità tra l'edificio storico e le nuove strutture.

[...] tuttavia si apprezza la distinguibilità tra le nuove strutture, le strutture storiche e l'approccio progettuale.

[...] una nuova struttura metallica indipendente che sorregge il nuovo tetto a due falde e il solaio interno, puntando alla riconoscibilità e reversibilità dell'intervento. Tale approccio metodologico viene particolarmente apprezzato [...]

La relazione tra le murature storiche conservate a vista in forma di rudere e la nuova struttura metallica risulta particolarmente convincente.

[...] si apprezza l'insieme della proposta, in particolare che non venga prevista la reintegrazione delle murature a rudere.

L'inserimento del volume arretrato tuttavia risponde a un'idea di valorizzazione dell'edificio esistente, in relazione con la sua storia e il suo contesto, particolarmente suggestiva nella ricerca di una mediazione tra nuovo e antico: il concept risulta pertanto particolarmente convincente.

Il risultato dell'incuria romanticamente rivalutato come "rovina" è dunque il discrimine nelle valutazioni di una giuria che non distingue le rovine di un tempio greco o di una cattedrale gotica dal muro scrostato di un edificio di servizio abbandonato. Di qui l'equivoco della sua incongrua "valorizzazione" come monumento singolare, contraddicendo sia il suo ruolo subordinato rispetto al Palazzo, sia il rapporto gemellare con l'altra barchessa.

Se servisse una controprova, ecco il laconico giudizio con cui è stato scartato un progetto ritenuto "apprezzabile" sotto ogni altro profilo:

Nella proposta di progetto non risulta affrontata la tematica della distinguibilità tra il nuovo e l'antico;

Qui emerge a tutto tondo il dogma della *distinguibilità* intesa come precondizione assoluta, religiosamente osservato al punto di rifiutare radicalmente ogni ipotesi volta a restituire all'edificio la sua *integrità*. Non sia mai! Il degrado dev'essere irreversibile, il prodotto dell'incuria va trasmesso alla posterità: come testimonianza della pessima amministrazione del bene pubblico?

Inoltre, il criterio della giuria è in contrasto con i criteri di valutazione stabiliti dal bando, che assegna un quarto del punteggio alla *reintegrazione/ricostruzione* dei volumi: la giuria ha premiato l'approccio opposto – la non-reintegrazione e la non-ricostruzione – ritenuto "particolarmente convincente". Per tacere di un altro criterio disatteso: la "coerenza dell'insieme", sia riferito alla Barchessa in se stessa, sia riferito al sistema insediativo incentrato sul Palazzo.

Un restauro?

La Barchessa è sottoposta a vincolo diretto della Soprintendenza, e il solo intervento ammesso è il restauro. Com'è noto, esistono diverse teorie del restauro: tra il rifiuto di ogni tipo d'integrazione (Marco Dezzi Bardeschi, in linea con Ruskin) e la negazione del concetto di "autenticità materiale" (Paolo Marconi, in linea con Viollet le Duc) vi sono varie posizioni intermedie.

Rigettando dogmi e semplificazioni, la scelta va fatta caso per caso tenendo presenti due fatti: a) rispetto ad altre forme di restauro, in quello architettonico l'obiettivo di ripristinare unitariamente il carattere di un'opera assume particolare importanza; b) il limite da porre a integrazioni e ripristini è commisurato al valore artistico del manufatto, qui del tutto assente.

Del resto, normativamente, il ripristino di ciò che è andato perso per restituire unità stilistica all'edificio è parte centrale nella definizione di restauro della legge urbanistica provinciale:

restauro: [intervento rivolto] alla conservazione o al ripristino dell'organizzazione dell'unità edilizia o di una sua parte e alla valorizzazione dei caratteri stilistici, formali, tipologici e strutturali [...]

Basti pensare a cosa sarebbe oggi il centro di Trento se ogni aggiunta agli edifici storici parzialmente distrutti dalla guerra fosse stata "dichiaratamente moderna": un paesaggio grottesco. Com'è grottesco scambiare la muratura scrostata di un edificio meno che ordinario con le rovine d'un capolavoro architettonico d'epoca greca, romana o rinascimentale.

Uno spazio espositivo minuscolo e inutilizzabile

Prescindendo dall'approccio progettuale totalmente fuori luogo, rimane il fatto che il bando poneva come obiettivo del restauro della Barchessa la realizzazione di uno spazio-percorso espositivo. Come si dimostrerà tra breve, un progetto attento può ricavare nella Barchessa oltre 900 m² di spazi espositivi, al netto degli spazi di servizio. In nome di un insensato "distacco", il progetto scelto ne mette a disposizione meno di 300: neppure un terzo.

Inoltre, questi 300 m² sono in gran parte inutilizzabili. Distribuiti in dieci salette interamente vetrate (30 m² superficie media), non offrono pareti attrezzabili per l'esposizione né sistemi di regolazione della luce naturale: nell'epoca della multimedialità gli schermi rischiano d'essere illeggibili per gran parte dell'anno e l'audio insopportabile per il riverbero di superfici acusticamente riflettenti.

Insomma: difficile immaginare degli spazi più inadatti non solo per uno spazio-percorso espositivo, ma per qualsiasi altra attività che preveda la presenza umana. La "coerenza con gli obiettivi generali e le specifiche funzioni" non doveva essere un fondamentale criterio di valutazione?

Una scelta assurda

Una scelta assurda, quindi, che vanifica il recupero di un edificio storico e, non bastasse, compromette il recupero dell'insieme: che relazioni potranno mai intrattenere con il Palazzo delle Albere quelle scatolette vetrate accidentalmente disposte? Quale affinità, quale legame, seppure vago, sarà ancora rintracciabile? Come verrà restaurata la Barchessa nord quando, finalmente, verrà il suo turno? Riempiendola simmetricamente di scatolette vetrate o di scatolette cieche (rivestite di *cor-ten*, magari?), per giocare sul rapporto positivo-negativo?

Questo, dunque, il prezzo che la città dovrà pagare come tributo alla *nouvelle vague* cui molti partecipanti aderiscono, ma che nel progetto di Sossio De Vita, architetto napoletano emergente, raggiunge la sua massima espressione.

Nessuno nega il talento di costoro, qui certamente sprecato anche a causa di un bando che ha trascurato di definire, seppure grossolanamente, sia la soglia delle prestazioni attese dal restauro, sia i criteri del restauro stesso. Scelte che non competono ai progettisti ma ai committenti, cioè alla cittadinanza che il governo cittadino e i suoi funzionari dovrebbero rappresentare. Nel dubbio di quale sia la sua volontà, basterebbe interpellarla preventivamente.



1 Acropoli di Atene, le rovine del Partenone



2 Prismi vetrate e inabitabili emergenti dalle *intangibili* mura diroccate della Barchessa: dov'è la "coerenza d'insieme"? La rete metallica bianca interposta tra i vetri ricorda vagamente le voliere: l'antitesi di uno spazio espositivo



3 Il prospetto principale del progetto scelto è un esercizio grafico giocato sul contrasto tra la ruvida tessitura del muro di pietra e le levigate superfici di vetro, falsificando grossolanamente gli spessori dei solai: i solai intermedi, secondo i dettagli costruttivi allegati, sono spessi oltre 90 cm e la copertura oltre un metro; nel prospetto gli spessori disegnati sono meno di un quinto di quelli reali

3



4 Il terzo livello aggiunto dal progetto per realizzare una saletta espositiva di 43 m² esposta a est, sud e ovest (alcuni muri sezionati sono inesistenti, una delle tante imprecisioni del progetto)

4

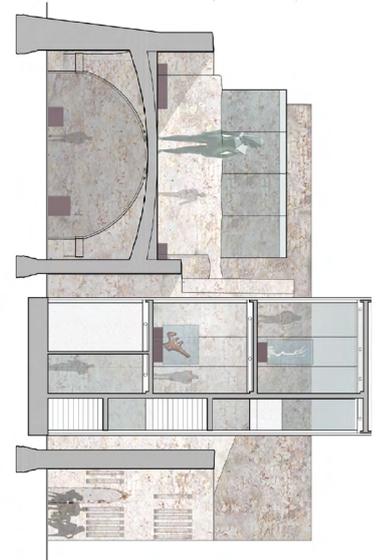
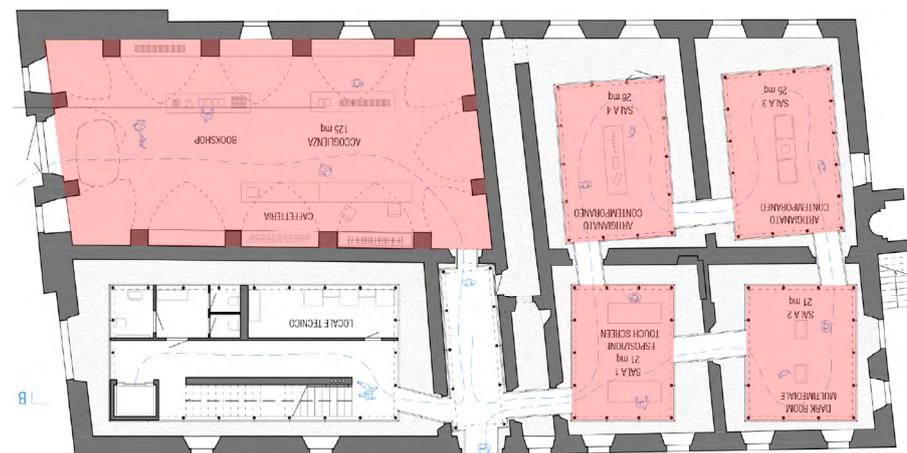


5 Il primo piano contiene cinque "scatole" di vetro inserite tra i muri della barchessa e una terrazza (anche qui, alcuni muri sezionati sono inesistenti)

6 Al piano terra, il salone voltato è usato come ingresso e lo spazio espositivo si riduce a quattro "scatole" vetrate di circa 25 m², circondate da intercapedini per lo più impraticabili e quindi d'impossibile manutenzione

5

7 La sezione mostra chiaramente l'esiguità dello spazio espositivo (per statue?)



6

7

PROGETTI A CONFRONTO / 2

IL PROGETTO SCARTATO

Il progetto inspiegabilmente scartato è di Giorgio Santagostino, architetto milanese di formazione svizzera (Accademia di architettura di Mendrisio), la cui adesione alla modernità contemporanea è indiscutibile. Il suo approccio, forse manierista, è tuttavia sempre fedele ad alcuni principi: semplicità geometrica, espressività strutturale, materialità esplicita. Una formazione culturale che si nota chiaramente nel progetto, ma che non ha impedito una corretta comprensione sia dell'edificio, sia delle sue relazioni con il contesto, a cominciare dall'altra barchessa e dal Palazzo delle Albere.

Com'è ovvio, i progetti scartati sono undici, ma questo progetto è particolarmente significativo per essere il più attento al ripristino dell'integrità dell'edificio e – così facendo – si è dimostrato anche il più adatto a ospitare lo "spazio-percorso espositivo", obiettivo del bando.

Un ripristino filologico

Il progetto ripristina l'involucro edilizio com'era fino al recente crollo della copertura (ancora visibile nell'ortofoto del 1999): ripristina la copertura stessa con una struttura di legno e manto di coppi di recupero (come l'altra barchessa e il palazzo delle Albere) e ripristina le facciate, con intonaci esterni "rispettosi della storicità dell'edificio". Dalla relazione:

Il progetto prevede un restauro filologico con alcune ricostruzioni per quanto riguarda l'aspetto esterno e i materiali da utilizzare. Sembra infatti importante confermare l'identità e le relazioni storiche presenti, che sono equilibrate e ben strutturate.

All'interno dell'edificio viene conservato l'impianto distributivo, reso perfettamente leggibile, nel quale è centralmente inserita una nuova "manica" contenente la scala (che si aggiunge a quella esistente), l'ascensore e gli impianti, consolidando staticamente la Barchessa senza sconvolgerne i caratteri tipici. I materiali strutturali (travi di legno massiccio e soletta di legno laminato), i complementi (sottili infissi d'acciaio) e le finiture (intonaco e seminato alla veneziana per le parti storiche, calcestruzzo da cassero metallico per le aggiunte) definiscono armoniosamente gli spazi ripristinati.

Uno spazio espositivo ampio e ben progettato

Alle corrette opere di ripristino fa riscontro un'organizzazione interna perfettamente adeguata allo scopo del bando. Grazie all'inserimento di un piano interrato, lo superficie utile (al netto di percorsi, servizi e locali tecnici) è di quasi mille metri quadri, oltre novecento dei quali destinabili all'esposizione. Anche la sala conferenze da 125 m² è utilizzabile, all'occorrenza, per esposizioni temporanee.

I percorsi sono chiaramente organizzati e individuabili: il nuovo sistema di scale e ascensore è centrale, non interferisce con lo schema distributivo storico e non sottrae una superficie utile eccessiva. Le stanze hanno dimensioni comprese tra 30 e 140 m² e diversi livelli d'illuminazione naturale, comunque proveniente da finestre che ne consentono un'accurata regolazione.

Il progetto offre quindi un'ampia gamma di ambienti, in grado di assecondare le diverse esigenze di un percorso espositivo che, utilizzando media diversi, richiede ambienti diversi.

Rapporti con il contesto

L'aspetto certamente più rilevante nei rapporti con il contesto è il ripristino che rende possibile il recupero delle barchesse come un insieme speculare connesso al Palazzo delle Albere da un rapporto subordinato, qual'era storicamente. Le due barchesse segnano un limite (che per certi versi ricorda una porta urbana): l'ingresso al recinto del Palazzo.

Per questo, correttamente, il progetto ripristina gli ingressi a est e assegna un ruolo importante allo spazio antistante, anche se la tettoia proposta per ospitare attività all'aperto sembra un'aggiunta incongrua, forse utile, ma poco pertinente.

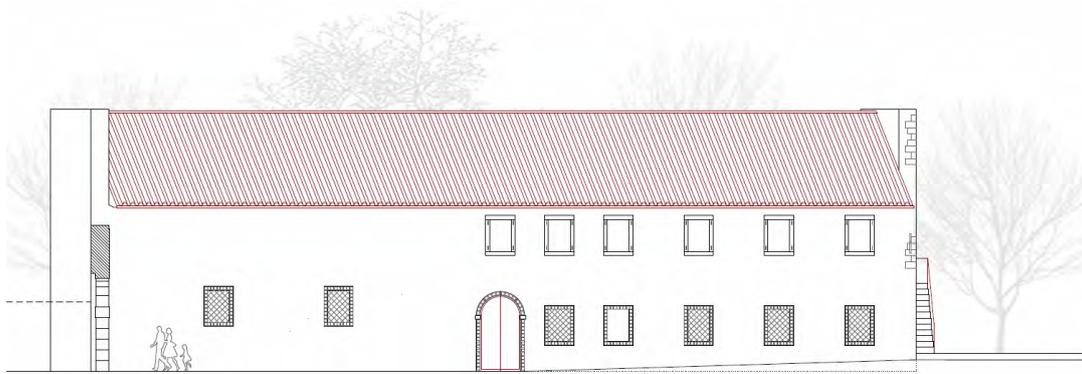
Tuttavia, non c'è dubbio che questo sia l'unico progetto che, ripristinando la Barchessa sud, contribuisca effettivamente a valorizzare il contesto nel suo insieme.



1 L'accesso da est (dall'esterno del recinto del Palazzo) al percorso espositivo e alla sala conferenze evidenzia la storica funzione delle barchesse

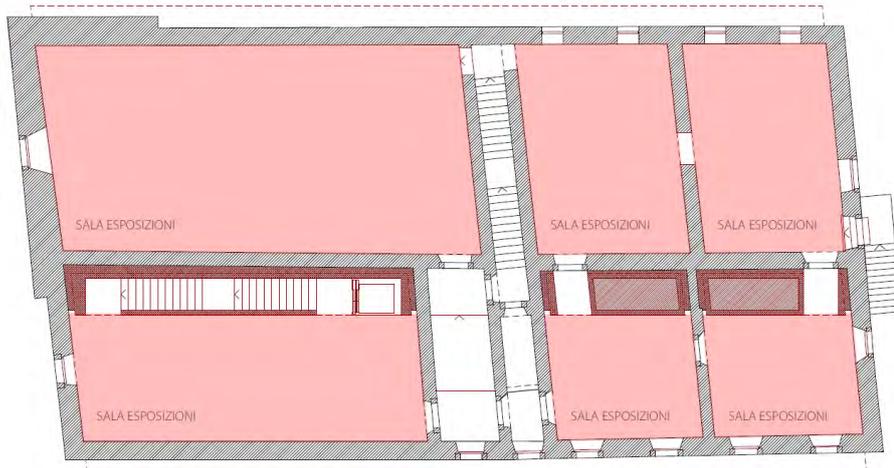


2 L'insieme di Palazzo delle Albere e delle due barchesse in una stampa del 1640



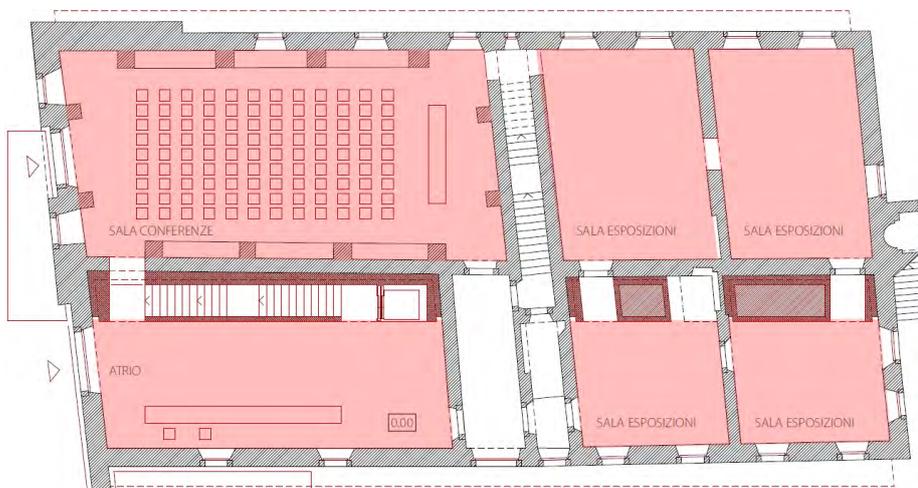
3 La facciata principale della Barchessa è ricondotta alla sua eloquente semplicità, che lascia trasparire con la disposizione delle aperture, l'articolazione dello spazio interno, con le sale maggiori a est, presumibilmente un tempo stalle e magazzini, e le stanze a ovest, verso il Palazzo. Il manto di copertura di coppi rispecchia l'edificio gemello e rimanda al Palazzo, fulcro dell'intero insediamento vescovile.

3



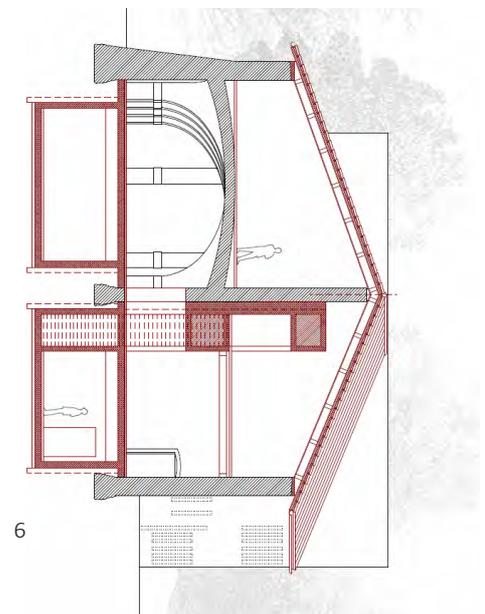
4 Il primo piano è ordinatamente organizzato attorno alle vecchie scale (in rosa gli spazi espositivi) secondo un percorso circolare

4



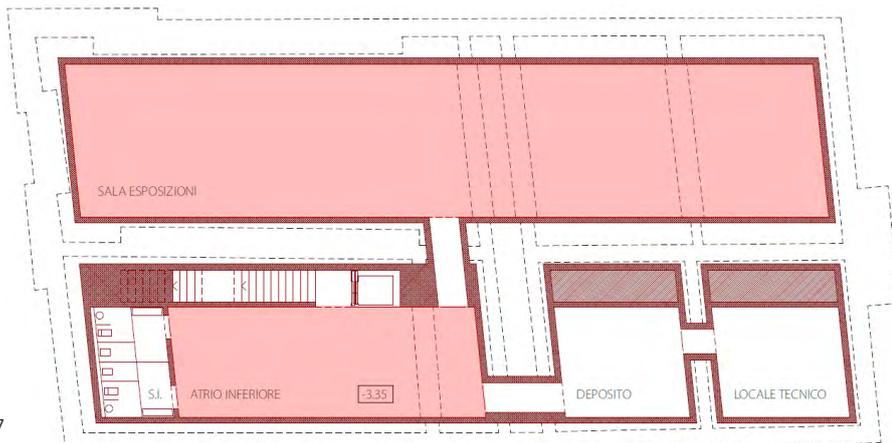
5 A piano terra la grande sala voltata è usata per conferenze, mentre l'ingresso è sul fronte principale, entrambi con accesso diretto dal cortile esterno

5



6

6 La sezione mostra il piano interrato e la nuova struttura che rinforza il muro di spina e incorpora scale, ascensore e impianti.



7

7 Il nuovo interrato contiene servizi e locali tecnici e aggiunge nuove superfici espositive.

A COLPI DI RENDERING

Nelle pagine precedenti sono stati messi a confronto, piante, sezioni e prospetti: anche se possono essere difficili da comprendere, è su quelli che si giudica un progetto.

Nei *rendering* tutto sembra ovvio e convincente, anche quando non lo è.

1 Il progetto scelto usa la sala maggiore (125 m², circa la metà dello spazio espositivo) per un ingresso promiscuo (biglietteria, *bookshop* e caffetteria) il cui biancore mediterraneo, è sottolineato da *suggestive* luci a pavimento



2 Una tipica stanza espositiva (anch'essa interamente bianca) senza pareti attrezzabili e senza sistemi di regolazione della luce naturale; lo spazio residuo centrale è appena in grado di ospitare al massimo un paio di statue (?) in scala ridotta



3 L'ingresso del progetto scartato: sobrio, elegante, funzionale, anticipa il contenuto esposto e mostra chiaramente l'accesso alle sale espositive



LA BARCHESSA SUD: UN'ALTRA SCELTA SBAGLIATA

Dopo il caso di Piazza della Mostra, l'esito sconcertante del concorso per il restauro della Barchessa sud di Palazzo delle Albere impone una seria riflessione sulla gestione dei concorsi di progettazione.

I concorsi di progettazione dovrebbero consentire all'ente banditore, in questo caso il Comune di Trento, di disporre di una pluralità di progetti da confrontare per scegliere il più adatto. Questo presuppone che il banditore sappia comunicare esaurientemente quali siano i suoi scopi (cosa dev'essere progettato e in che modo) e la commissione giudicatrice sappia valutare correttamente qual è il progetto più rispondente agli obiettivi del bando e più coerente con il contesto in cui si colloca.

Il concorso per Piazza della Mostra si è concluso con l'esclusione del progetto più adatto e la selezione di un progetto che si è dovuto ampiamente correggere secondo le indicazioni d'Italia Nostra e del Comitato provinciale beni culturali (mutuando molte soluzioni dal progetto scartato). Nonostante tutte le opportune correzioni, il risultato non è comunque soddisfacente.

La selezione alla rovescia si è ripetuta nel concorso per la Barchessa sud, con l'aggravante che il progetto selezionato è talmente inadatto da non essere neppure correggibile: la decina di salette vetrate inserite tra le mura scrostate della Barchessa sono evidentemente inadatte per dimensione e condizioni ambientali ad accogliere uno "spazio-percorso espositivo", e non si vede come questa totale inadeguatezza possa essere risolta.

Un progetto privo di senso, che offre una superficie espositiva inferiore a 300 m² e in gran parte inutilizzabile, è stato preferito a uno che ne offre più del triplo in condizioni di piena efficienza; un progetto che affronta il tema del restauro della Barchessa come fossero i resti intangibili di un capolavoro architettonico è stato preferito a un progetto che ne recupera l'integrità con sensibilità e attenzione; un progetto che distrugge definitivamente ogni ipotesi di recupero dell'insieme del Palazzo e delle sue barchesse è stato preferito a un progetto che, invece, se ne fa scrupolosamente carico.

I concorsi dovrebbero servire, inoltre, a promuovere la partecipazione dei cittadini, il confronto culturale, la pubblica discussione: i progetti sono stati esposti per qualche ora, tre giorni in settimana, in uno scantinato; i documenti pubblicati on-line, incompleti, sono presto diventati inaccessibili.

Così non va. Così non può più andare. Chiediamo che la progettazione degli edifici pubblici e dello spazio pubblico sia trattata in modo più responsabile, trasparente e partecipato, dalle fasi (determinanti) della stesura del bando a quelle (cruciali) della valutazione dei progetti.

In marzo, Italia Nostra ha avanzato le sue proposte in una lettera aperta al sindaco di Trento, alla SAT e agli Ordini degli architetti e degli ingegneri: ci auguriamo che dopo avere esaminato la documentazione allegata, relativa al concorso della Barchessa sud, quelle proposte possano finalmente essere prese seriamente in considerazione.

29 maggio 2023



Iscriversi a Italia Nostra è un modo semplice e concreto di aiutarci a proteggere il luogo in cui vivi, la sua identità, i suoi valori culturali, il suo paesaggio, il tuo ambiente.

Riceverai la rivista trimestrale e il nostro bollettino locale, parteciperai all'attività della sezione (viaggi, visite, incontri conviviali), alle riunioni e alle assemblee.

Potrai darci una mano segnalando ciò che vedi e collaborando con noi a raccogliere informazioni, a farle circolare su Facebook o a pubblicarle sul sito.

Unirsi a noi è facilissimo, basta compilare il modulo che puoi scaricare qui: <http://www.italianostra-trento.org/node/108>.

La quota di 35 euro (ridotta per familiari e studenti) può essere comodamente versata sul nostro conto.

SUPERTRENTO: I PRIMI DUE INCONTRI E LA CHIAMANO PARTECIPAZIONE

Di fronte al grave ritardo con cui Trento ha affrontato il tema dell'assetto urbanistico conseguente il by-pass ferroviario, Italia Nostra ha chiesto fin dall'inizio (si veda INforma 3/2020) che si avviasse una pubblica e partecipata elaborazione di uno scenario urbano in grado di indirizzare il progetto infrastrutturale verso obiettivi di riordino e riqualificazione urbanistica. Sono passati sei mesi da quando SuperTrento avrebbe dovuto mettere a disposizione "la penna e il foglio con i quali ogni persona, comitato, associazione e istituzione si deve sentire impegnata e legittimata a portare il proprio contributo".

Italia Nostra ha partecipato a una "audizione", nella quale sono state ripetute le osservazioni e le proposte note e ribadite da anni, e a due giornate di "indottrinamento", per le quali abbiamo prodotto le osservazioni che seguono.

Chissà se e quando "la penna e il foglio" con cui cominciare a disegnare la città rimarginata dopo l'interramento si materializzeranno. Ciò che si delinea (fin qui calato dall'alto) è – ancora una volta – una vuota "non città", ridotta a "spazi e funzioni" ma priva di forma, di sostanza, di energia. Il fallimentare dis-urbanesimo dell'ultimo mezzo secolo pare destinato a perpetuarsi, nonostante la sua insostenibilità.

MOBILITÀ 6 MAGGIO 2023

Con riferimento ai contenuti presentati nel corso della giornata dedicata alla mobilità, si presentano le seguenti osservazioni.

1. Punti fermi

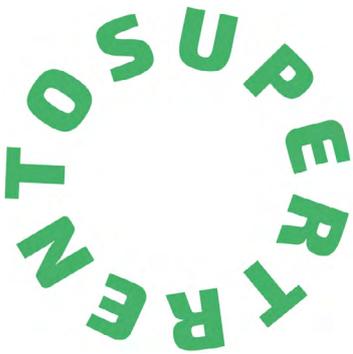
L'assessore Facchin invita a procedere nell'elaborazione dei futuri scenari a partire dai "punti fermi": sarebbe utile predisporre una mappa chiara e sintetica di questi punti, a cominciare dai tratti d'emersione della ferrovia interrata: inizio e fine delle trincee. Stelzer ha sottolineato che le riflessioni sull'interramento prescindono dal by-pass: tuttavia, poiché una città non è fatta di compartimenti stagni, non si può ignorare cosa accadrà a nord dello scalo Filzi. A tale proposito, Italia Nostra insiste perché siano valutate tutte le ipotesi (incluse eventuali modifiche all'Interporto) perché il futuro urbanistico di Trento nord non venga definitivamente compromesso dalla presenza dei binari RFI in superficie o trincea aperta: nessuno sforzo tecnico o economico sembra eccessivo per assicurare che la nuova linea e la linea storica siano interrate fino alla tangenziale.

2. Rapporto con il fiume

Il rapporto con il fiume è marginale e fuorviante: l'interramento sarebbe necessario anche se il fiume (che non è lo stesso di prima del taglio delle anse) non esistesse. Il tema su cui concentrarsi è l'eliminazione di una barriera che divide la città e il riassetto dei margini urbani ai suoi lati, un tema prevalentemente interno alla città.

3. Linee guida

Stabilire "linee guida" in termini di funzioni – come Pedretti sembra suggerire – vuol dire basare i futuri scenari su delle variabili. Com'è noto, le funzioni sono generalmente transitorie, mentre la forma urbana e il ruolo di una parte di città sono tendenzialmente permanenti. Forma e ruolo urbano sono inoltre strettamente connessi, per cui – almeno per chiarire preliminarmente che direzione prendere – si potrebbe sintetizzare il tema di fondo delle linee guida in questa semplice alternativa: vogliamo che le parti di città recuperate con l'interramento abbiano il carattere della centralità urbana o della marginalità suburbana? Questo punto è dirimente, costituisce la principale "linea guida", definisce il substrato di ogni altro discorso sulla "città che vogliamo" evocata dal Sindaco.



4. "Vuoti e pieni".

Sì è parlato di una "superficie liberata" da ripensare, come se esistesse uno spazio urbano indipendente da ciò che lo contiene e lo definisce. Il carattere, il ruolo, la funzione del nuovo spazio pubblico dipenderanno strettamente dalla riconfigurazione dei tessuti urbani ai suoi lati, e ciò rimanda direttamente al punto precedente: in senso urbano o suburbano?

5. Stazione autocorriere all'ex SIT

Le critiche d'Italia Nostra alla nuova stazione delle autocorriere sono note. Innanzitutto si sottolinea il fatto che il progetto la allontana dalla stazione ferroviaria, collocandola ad una distanza di circa 800 m e rendendo molto difficoltosa l'intermodalità, criterio che sta alla base della funzionalità del trasporto pubblico di lunga tratta, che invece richiede la stretta vicinanza dei nodi di scambio, se non addirittura la loro sovrapposizione in verticale sullo stesso sedime.

Inoltre si sottolinea qui come rimanga ancora ignoto il rapporto tra la nuova stazione e il futuro boulevard (o ciò che prenderà il suo posto), e in generale il rapporto tra la stazione e la città. L'unica pianta del piano terra mostra i binari in superficie, e il lato est sembra considerato un "retro". Eppure, com'è stato evidenziato in un'immagine eloquente, la stazione è uno dei punti più notevoli del rapporto tra l'areale ex-ferroviario e la città.

Riteniamo sarebbe stato più opportuno inserire anche tale progetto in SuperTrento, in modo da poter avere la possibilità di far quasi coincidere le due stazioni, collocando quella delle autocorriere nella zona retrostante la stazione ferroviaria.

Incidentalmente, non si possono tacere le perplessità relative alla stazione di partenza dell'impianto a fune per Sardegna che dovrebbe essere collegata alla nuova stazione delle autocorriere per mezzo di un altro impianto a fune, sovrappassando l'Adige. Tralasciando qui le motivate perplessità sull'utilità e la sostenibilità dell'intero collegamento, ci si chiede a quale altezza da terra dovrà essere collocato l'arrivo in stazione e di conseguenza quale sarà l'impatto dell'edificio nel paesaggio fluviale.

6. Mobilità

"Che tipo di mobilità?" ha chiesto il Sindaco. Tutti noi vorremmo poterci muovere comodamente a piedi, con mezzo pubblico o in bici. Tuttavia, la mobilità è strettamente condizionata dalla struttura insediativa: ogni sistema insediativo ha una mobilità tipica. Per schematizzare, nuovamente, si può dire che gli insediamenti urbani favoriscono i mezzi di trasporto collettivo, gli insediamenti suburbani rendono quasi indispensabile l'uso di mezzi meccanici individuali. Nel corso della mattina è stata frettolosamente mostrata la pianta dell'ex metropolitana di Los Angeles (ai suoi tempi la più estesa metropolitana del mondo) e la foto delle Red Cars, i tram su cui ogni giorno milioni di pendolari viaggiavano su e giù per la piana. Per non rifare gli stessi errori, sarebbe stato utile spiegare perché quella rete fu smantellata dopo un referendum.

Non esiste la mobilità sostenibile "a prescindere", e non si deve mai dimenticare che il sistema insediativo di Trento è notevolmente problematico per qualsiasi tipo di trasporto collettivo, come aveva onestamente dichiarato – a costo di vedersi ritirare l'incarico – Bernhard Winkler, il "mago del traffico" incaricato nel 1991 dal Comune delle analisi preliminari per il piano del traffico: "il tipo di urbanizzazione [...] è sparsa sul territorio in modo da essere difficilmente servibile dal trasporto pubblico". A ciò si aggiunge il carattere erratico della matrice origine/destinazione di Trento, che rende velleitario il proposito di sostituire su larga scala l'automobile. Sostituzione – inoltre – che sul piano della sostenibilità potrebbe rivelarsi inutile, se non dannosa. In quegli anni di fine millennio, il Comune elaborò un piano energetico nel quale ipotizzò di trasferire tutti gli spostamenti pendolari su autobus: date le frequenze che è necessario garantire e l'indice d'occupazione dei mezzi, lo studio concluse che il consumo di carburante sarebbe aumentato, invece di diminuire. Senza contare il costo economico.

Ora che stiamo entrando nell'era della trazione elettrica (in Trentino si vendono già più auto elettriche o ibride che a motore termico) non ha molto senso porre il problema in termini igienico-ambientali. Avrebbe molto più senso porre la questione in termini di efficienza insediativa, posto che – per esempio – è dimostrata la correlazione lineare tra consumo di suolo pro-capite e consumi energetici (e non solo per la mobilità).

Ciò premesso, tornando all'interramento ferroviario: in che modo può favorire la mobilità su mezzi collettivi?

Sul lato dell'offerta di mobilità, l'interramento della ferrovia offre l'occasione per una riorganizzazione delle infrastrutture urbane per la mobilità di fondo valle. Per il trasporto collettivo, in particolare, offre l'opportunità di concretizzare la "linea forte" (su gomma o rotaia), cioè la dorsale urbana (prevista fin dal 1993!) ancora oggi impropriamente surrogata dalla sovrapposizione delle linee radiali.

Sul lato della domanda di mobilità, la riorganizzazione dei tessuti urbani ai lati della ferrovia offre l'opportunità di rendere meno erratica la matrice origine/destinazione accorpando nella parte centrale della "linea forte" i servizi di ambito comunale e sovracomunale più attrattivi. Perché il trasporto collettivo possa svolgere efficacemente la sua funzione, la collocazione delle fermate e delle stazioni e la collocazione dei servizi devono essere il più possibile coincidenti. Non potendo realisticamente ricollocare l'origine degli spostamenti (la residenza) l'interramento può facilitare la ricollocazione delle destinazioni, che, in una società sempre più terziaria, sono prevalentemente servizi (pubblici e privati). Sotto questo profilo, l'estensione a nord dell'interramento è una condizione indispensabile per perseguire una politica di potenziamento del ruolo della mobilità collettiva efficacemente sostenuta dalla sua integrazione con i servizi.

L'interramento della ferrovia offre un'importante occasione anche per i collegamenti veicolari tra la parte sud e la parte nord della città, divise dal nucleo storico che sbarra trasversalmente la valle nel suo punto più stretto. Questa condizione orografico-insediativa, posta alla base delle lungimiranti scelte del PRG del 1962 (Plinio Marconi), è stata trascurata dalla pianificazione successiva (PUP e PRG) rimanendo, fino a oggi, irrisolta. L'interramento ferroviario potrebbe dare un contributo straordinario alla riduzione di questo deficit.

1 Il contesto della stazione ferroviaria, quasi completamente privo di servizi di rango elevato accessibili a distanza pedonale



7. Stazione

Non si può che concordare con il punto di vista di RFI sulla centralità delle stazioni, sulla loro intermodalità (sfavorita dall'allontanamento della stazione delle autocorriere, di cui abbiamo detto al p.to 5) e soprattutto sulla necessità dell'integrazione con i servizi: una stazione lontana dai servizi, per quanto centrale, è un'infrastruttura sprecata, condannata a svolgere inefficacemente la sua funzione nel sistema della mobilità collettiva.

Ciò rafforza quanto sostenuto al punto precedente, e cioè l'opportunità di concentrare i servizi ai lati del tracciato ferroviario, integrandoli nella riorganizzazione dei tessuti urbani, e la necessità di prolungare l'interramento a nord per una più estesa e intensa integrazione tra trasporto collettivo e servizi, sostenuta della stazione come punto d'interscambio a scala territoriale.

8. Osservazioni di carattere generale

La giornata abbia avrebbe potuto affrontare in modo più specifico e approfondito il tema della mobilità locale, esaminandone i problemi, promuovendo riflessioni e ipotesi sulla loro soluzione. Non si può dire che sia stata illuminante sui temi generali della mobilità urbana e regionale.

I contributi sono stati in gran parte generici (prolisse analisi statistiche su variabili contingenti o politicamente intangibili), talvolta non attinenti (che c'entra la cosiddetta "urbanistica tattica"?), talvolta fuorvianti (i sistemi insediativi più insostenibili non sono certo quelli urbani). Interessante il contributo di RFI, che però ha accennato solo marginalmente alla situazione particolare della stazione di Trento.

Ci auguriamo che le prossime giornate dedicate all'interramento ferroviario siano più specifiche, pertinenti e interattive.

Manuela Baldracchi e Beppo Toffolon

CASA, LAVORO, IMPRESA 20 MAGGIO 2023

Con riferimento ai contenuti presentati nel corso della giornata (quasi interamente dedicata all'abitare), si presentano le seguenti osservazioni.

1. Generalità

Sebbene si supponga che le città siano nate per lo scambio di merci e per la produzione di manufatti e servizi, la residenza è ovviamente una parte essenziale della loro struttura fisica e della loro organizzazione funzionale. Tuttavia, messa da parte la rigida, irrazionale e inefficiente scomposizione funzionale della Carta d'Atene, l'integrazione tra residenza e terziario è ormai generalmente considerata una fondamentale sinergia urbana. Il termine "mixité" attribuisce una connotazione esotico-gergale al semplice ritorno alla città ante-CIAM, dopo l'accertato fallimento delle distopie anti-urbane del XX secolo.

La questione da porre non è "Ha ancora senso costruire edifici monofunzionali?" ma "Come si integrano residenza, servizi e spazi pubblici nelle diverse parti della città?". Infatti, nella cosiddetta mixité le relazioni e le proporzioni tra le diverse attività non sono ovunque le stesse.

Come regola generale, si può dire che nelle zone centrali l'attività terziaria è più estesa e intensa, se non prevalente, e che essa si riduce progressivamente mano a mano che ci si allontana da esse. Questa centralità non coincide necessariamente con il baricentro geometrico dell'impronta urbana, né con il suo nucleo originario, ma nel caso di Trento è abbastanza evidente che la centralità della città storica, nonostante il polo terziario di Trento nord (che sarà pesantemente penalizzato dal raddoppio della ferrovia) è tuttora rilevante non solo per la città stessa, ma per l'intero territorio provinciale ed extra-provinciale.

Per questa "vocazione", e per le motivazioni emerse nella precedente giornata dedicata alla mobilità, l'interramento della ferrovia dovrebbe essere visto come l'occasione per rafforzare il ruolo terziario della parte centrale. La residenza appare quindi un tema eccentrico, o quanto meno marginale, rispetto agli obiettivi della riorganizzazione urbanistica favorita – per non dire imposta – dall'interramento.

Purtroppo, negli incontri tematici manca proprio l'argomento essenziale: i servizi urbani di rango elevato e la loro collocazione e integrazione in relazione alla mobilità, all'accessibilità e allo spazio pubblico.

2. Residenza studentesca

Che gli studenti si lamentino della lontananza del "campus" di San Bartolomeo non può certo sorprendere. Sorprende piuttosto che qualcuno abbia ritenuto opportuno decentrare in quel modo le residenze studentesche, ponendole ai margini urbani. Data la scarsità e il costo delle residenze studentesche (come testimoniano le recenti proteste) si spera che l'Opera universitaria voglia considerare la possibilità offerta dall'interramento per correggere questa politica di dispersione e di ghettizzazione degli studenti, poco efficace anche al fine di contenere il "disturbo" della loro presenza.



3 Il Campus di San Bartolomeo è un caso esemplare di emarginazione e segregazione (come l'adiacente RSA)

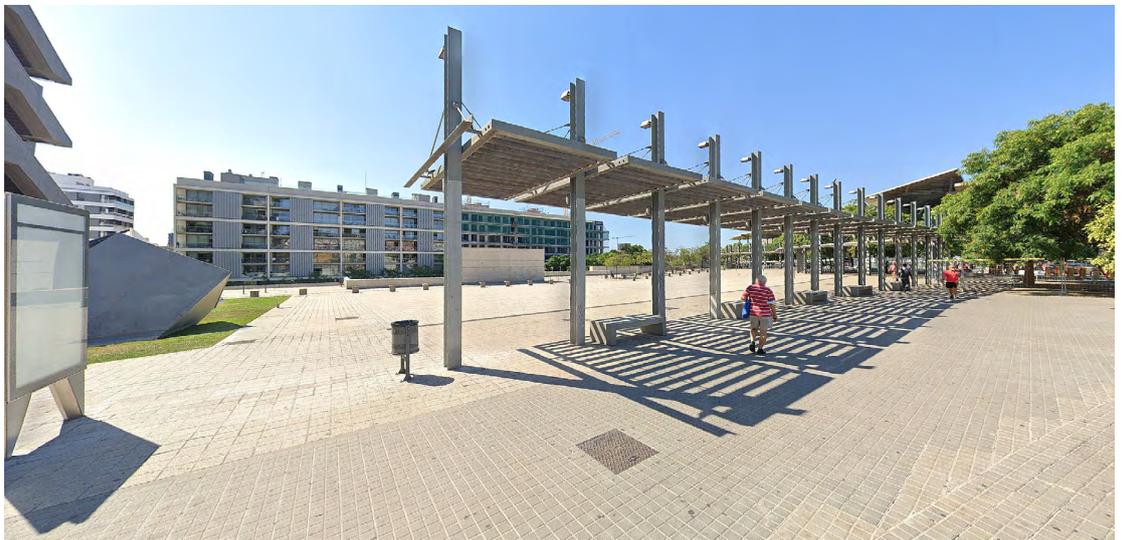
3. Di tutto un po'

Gabriele Rabaiotti ha toccato molti argomenti, non sempre attinenti. Le osservazioni che seguono riguardano gli aspetti più rilevanti per il tema dell'interramento.

a) Funzioni urbane sovra-comunali

Reintrodurre il tema della relazione tra il rango dei servizi e la gerarchia dei sistemi insediativi è certamente opportuno in senso generale, e particolarmente necessario con riferimento al tema dell'interramento.

Per Italia Nostra, la "città che vorremmo" è innanzitutto una città ordinata, dove ogni cosa è "al suo posto". E cosa si dovrebbe mettere in un luogo centrale, dotato della più alta concentrazione infrastrutturale, dalla maggiore dotazione di trasporto pubblico e caratterizzato da tessuti urbani incongrui che l'interramento della ferrovia ci costringerà a riorganizzare? Funzioni urbane sovracomunali, sembra suggerire Rabaiotti, e su questo siamo del tutto d'accordo. Ma ciò che è seguito non sembra coerente con questo enunciato.



4 Plaça de Josep Antoni Coderch a Barcellona nel luglio del 2022: spariti sdraio, ombrelloni, tavolini e panchine, rimane una desolata terrazza circondata dal nulla

b) Spazi aperti

Se per "aperto" s'intende che lo spazio pubblico dev'essere "condiviso" e "ospitale" per gli utenti delle attività insediate al suo margine, non si può che concordare. Se invece si intende "aperto" in senso fisico, cioè scarsamente definito, allora si deve dissentire, rilevando la chiara contraddizione rispetto alla prima accezione del termine. Lo spazio pubblico, per essere vitale, dev'essere fisicamente racchiuso e offrire protezione: solo così può essere ospitale e condiviso. Tuttavia, una seconda condizione è altrettanto essenziale: la presenza di attività che inneschino la sua frequentazione. Si torna nuovamente al tema del rango sei servizi, che non deve solo coincidere con la gerarchia insediativa ma deve anche determinare le dimensioni dei suoi "spazi aperti".

La Plaça de Josep Antoni Coderch a lato del Museo del Design di Barcellona, è esattamente il tipo di spazio pubblico che non vorremmo: un'enorme terrazza priva di forma e di funzione, soffocante d'estate e inospitale d'inverno, che è stato necessario attrezzare con ombrelloni e sdraio, sedie e tavolini (quest'ultimi normalmente presenti in tutte le piazze dotate di un bar) per indurre qualcuno (utenti del trasporto pubblico o visitatori del museo) a soffermarsi per una breve pausa.

c) La mistica del vuoto



5 Superkilen a Copenhagen, 2009



6 Superkilen a Copenhagen, 2022

Progettare "a partire dal vuoto" non significa occuparsi del vuoto come fosse un ente autonomo (arredandolo, colorandolo); significa, invece, progettare gli elementi che lo definiscono in modo da dare allo spazio una conformazione fisica adatta sul piano estetico, simbolico, pratico e ambientale.

Superkilen a Copenhagen è un intervento di ri-allestimento di un pre-esistente sistema composto da un parco lineare e due piazze adiacenti: i tessuti urbani che lo delimitano erano già coerentemente definiti e consolidati, sono solo stati aggiunti elementi ludici che trovano la loro ragion d'essere nell'estesa zona residenziale che li circonda.

A Trento, il terreno liberato dai binari della ferrovia storica presenta condizioni completamente diverse: al suo intorno non si trovano le cortine omogenee di un regolare tessuto edilizio composto da isolati residenziali con edificazione perimetrale, ma la caotica, discontinua, eterogenea successione di "retri" di edifici in gran parte terziari che si troveranno spaesati in un nuovo contesto dove gli spazi posteriori improvvisamente diventeranno il fronte principale, e dove gli aspetti infrastrutturali legati al trasporto pubblico e alla mobilità urbana dovranno essere presi in seria considerazione, se non si vuole rinunciare a rimediare agli errori compiuti negli anni '60 con lo sviluppo della parte nord senza adeguate connessioni con la parte sud.

A Trento, i tessuti adiacenti all'areale ferroviario non possono essere considerati come una "città consolidata" di cui "reinterpretare" i vuoti, ma come tessuti da ristrutturare e da rimarginare. Il tema è proprio questo: rimarginare i tessuti a lato della ferrovia, che dopo l'interramento mostreranno tutta la loro incoerenza.

L'obiettivo non è dunque approfittare del vuoto informe prodotto dall'interramento per realizzare "un super-distretto dello spazio pubblico", ma piuttosto riorganizzare i tessuti adiacenti per realizzare un "distretto dei servizi sovra-comunali", dotato di spazi pubblici ben conformati e reso accessibile da un efficiente sistema di mobilità. Superkilen non ha nulla a che fare con questo scenario.

- 7 Vienna, Kapellenhof, vista aerea
- 8 Vienna, Kapellehof, vista stradale
- 9 Vienna, Aspern Seestadt, vista aerea
- 10 Vienna, Aspern Seestadt, vista stradale



4. La riscoperta dell'isolato

La presunta "ibridazione" tra la città storica e il movimento moderno (Kapellenhof e Aspern Seestadt a Vienna), ha in realtà ri-prodotto elementi tipologicamente noti, e in ogni caso poco rilevanti nella riorganizzazione urbana che seguirà l'interramento: nel nostro caso non si tratta di ridisegnare la trama del tessuto urbano, ma di ridefinire il suo margine. Inoltre, non sarà certo a partire dal carattere collettivo o familiare dei soggiorni, o simili dettagli organizzativo-distributivi dell'housing, che si potrà ridefinire la forma dei tessuti urbani e degli spazi pubblici.

Non di meno s'apprezza la riscoperta dell'isolato come "mattoncino" urbano, a prescindere dalla sua variabilità tipologica che dipenderà, anche funzionalmente, dalle condizioni al suo intorno.

5. Riuso e partecipazione

Il Villaggio Barona alla periferia di Milano è senza dubbio un esempio interessante di riuso autogestito di un edificio in abbandono. Ciò detto, non si comprende quale possa essere la sua attinenza con l'interramento ferroviario di Trento.

Considerazioni conclusive

I primi due incontri tematici hanno avuto la forma di comunicazioni *ex cathedra* su temi spesso di carattere generale e poco pertinenti (tranne, forse, la relazione di RFI), con l'ambizione (francamente eccessiva) di spiegare dove andrà il mondo (o dove i relatori preferirebbero che andasse).

In altri termini, i relatori hanno mostrato la città che vorrebbero. Tuttavia, rispetto ai problemi che dovremmo discutere e cercare di risolvere, fin qui si è parlato (cioè, hanno parlato) d'altro: dall'urbanistica tattica alle abitazioni collettive.

Le "suggerimenti" presentate farebbero quasi pensare che di fronte a un intervento infrastrutturale che modificherà la città in modo profondo e permanente possano bastare qualche panchina, un po' di smalto colorato e tanta fantasia.

I casi sono due: o non si è compresa la dimensione dei problemi urbanistici derivanti dall'interramento della ferrovia, o si è deciso di non affrontarli. In entrambi i casi, nutriamo seri dubbi sull'utilità di questa fase della "partecipazione".

Beppo Toffolon
per la sezione trentina d'Italia Nostra

La Ciclovia del Garda è un progetto che si inserisce nel Sistema Nazionale di Ciclovie Turistiche (SNCT) definito dal Decreto Interministeriale 29.11.2018 e s.m., firmato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e il Ministro delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo. Al momento i percorsi individuati sono 11 e coprono tutto il territorio nazionale.

La Ciclovia del Garda è una dorsale cicloturistica interregionale (Regioni Veneto e Lombardia e Provincia autonoma di Trento) collegata al "Percorso del Sole", a sua volta inserito nella rete europea ciclabile EuroVelo. La progettazione e realizzazione dei vari tratti è demandata alle Regioni e alle Provincie di competenza (con un coordinamento della Provincia autonoma di Trento), previa la stipula di un Protocollo di intesa, ed è oggetto di valutazione da parte di Tavoli tecnici appositamente istituiti presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e controllate da un Tavolo permanente di monitoraggio e valutazione. È per tale motivo che la tempistica di realizzazione sui diversi territori non si presenta temporalmente consequenziale.

Per la corretta progettazione di *un'infrastruttura che si inserisce in un contesto ambientale e paesaggistico straordinario e delicatissimo come il lago di Garda* è indispensabile affrontare una fase iniziale di confronto con tutti i portatori di interesse (amministratori, esperti del territorio, operatori economici, associazioni ambientaliste ecc.) al fine di definire la migliore soluzione sotto i profili di funzionalità, sicurezza, rispetto ambientale, inserimento paesaggistico, sostenibilità economica.

La mancanza di possibilità partecipativa sostanziale ha portato alla redazione di progetti che in tutti tre gli ambiti territoriali sono considerati di forte criticità ed invasività.

L'aspetto principale è quello relativo al danno paesaggistico-ambientale che le proposte in atto provocherebbero a tutto il sistema delle sponde e delle rive, con la previsione di tratti con passerelle a sbalzo sull'acqua supportate da pesanti strutture metalliche da incassare nelle fragili pareti rocciose o di cementificazioni ed asfaltature di antichi tracciati, o di passaggi sulle stori che passeggiate lungolago dei centri urbani rivieraschi.

Un'altra importante considerazione è la *forte pericolosità di dissesti e di cadute sassi su tutto il versante roccioso, difficilmente gestibili anche mediante la previsione di barriere di contenimento del materiale*, dato che comunque ogni anno si manifestano crolli e cadute di massi, anche di notevole dimensione, sull'attuale percorso viario.

Nel 2014 si è verificato un enorme distacco di un tratto di parete rocciosa sovrastante Campione del Garda. L'ultimo episodio è accaduto il 13 gennaio 2023: una frana ha bloccato la circolazione degli automezzi sulla strada statale fra Toscolano e Bogliaco. Nel 2013 è stata inaugurata la ciclopedonale in località Meandro (Comune di Gargnano) e chiusa nello stesso giorno per pericolosità.

Nessun intervento di imbrigliamento delle rocce finora eseguito ha permesso di risolvere tale fenomeno, spesso causa di incidenti e di chiusura temporanea della viabilità.

Tutto l'Alto Garda è *zona fortemente sismica e a rischio idrogeologico*. È perciò possibile, e capita di frequente, che si stacchino frane e massi anche da considerevoli altezze. Se le singole pietre sono di dimensioni ridotte, neppure le reti di contenimento riescono a trattenerle.

Sembra pertanto che tale percorso e in particolare il tratto di pensilina a sbalzo sull'acqua sia ad alto rischio. E sembra inaccettabile che l'Amministrazione pubblica proponga strutture che possano costituire rischio per l'incolumità pubblica.

La relazione tecnico illustrativa del progetto indica per l'opera una vita utile di 50 anni, e poi?

Il problema verrà lasciato in eredità ai posteri.

COSTA TRENTINA

Il previsto anello attorno al Lago di Garda avrà uno sviluppo di circa 165 km, 19 dei quali in territorio trentino, dove sono previste 5 Unità Funzionali: 3 sul lato occidentale del lago e 2 sul lato orientale.

In questo momento la Provincia di Trento è interessata a chiudere il segmento da Riva del Garda al confine con la Lombardia lungo la Gardesana occidentale. Il tratto corrispondente al lungolago di Riva è già stato realizzato e per il lotto successivo non sono emerse particolari criticità sia per la possibilità di utilizzo di parte del vecchio sedime della S.P. 45 bis, sia per un'attività di confronto tra la Provincia e le associazioni ambientaliste, che ha portato qualche anno fa a definire un percorso non invasivo.

Per l'Unità Funzionale 3 (l'ultimo tratto provinciale che si potrebbe collegare a sud con la pensilina a sbalzo di Limone inaugurata nel 2018 dalla Regione Lombardia) era stato organizzato un tavolo di confronto preliminare tra il commissario *ad acta* ing. Francesco Misadaris e gli stakeholder, tra cui le suddette associazioni, al fine di individuare i criteri di scelta del percorso più consono per l'attraversamento di un sistema ambientale molto pregiato, caratterizzato da alte rocce strapiombanti nelle acque del lago.

Nei primi incontri sono state definite e condivise le seguenti priorità:

- la salvaguardia dell'aspetto paesaggistico, evitando la proposta di pensiline metalliche aggettanti a sbalzo sull'acqua, da aggrappare alla roccia;
- la tutela dell'ambiente di vita della flora lungo le coste ghiaiose, specialmente in località Val Gola dove la riserva naturale è luogo di riproduzione della rarissima specie di arbusto erbaceo Dafne di Reichstein e dove interventi di disgaggio delle pareti rocciose, con asportazione della vegetazione e pulizia delle stesse potrebbero innescare un notevole danno di carattere botanico e naturalistico.

Grande è stata la sorpresa nei giorni scorsi di vedere ben confezionato il progetto definitivo di questo tratto della ciclovia, con la previsione di lunghi tratti di passerelle a sbalzo, ancora più impattanti rispetto a quella di Limone. Quest'ultima infatti ha uno sbalzo di 2,5 m dalla roccia, mentre la proposta trentina ne aumenta la larghezza a 3,5 m prevedendo un suo distacco dalla parete rocciosa di più di 1 m, per un totale di quasi 5 metri di oggetto, da realizzare con pesanti strutture metalliche agganciate alle pareti rocciose mediante trivellazioni, scassi e getti di cemento armato. Ma non solo: al fine di risolvere il problema della caduta sassi, naturalmente insito in tale contesto ambientale, si aggiunge alla già impattante struttura anche una pesante copertura sostenuta da altrettante grosse putrelle verticali quante le mensole orizzontali del piano viabile.

- 1 Le pareti rocciose orientali del Lago di Garda, dove dovrebbe essere collocata la ciclovia a sbalzo

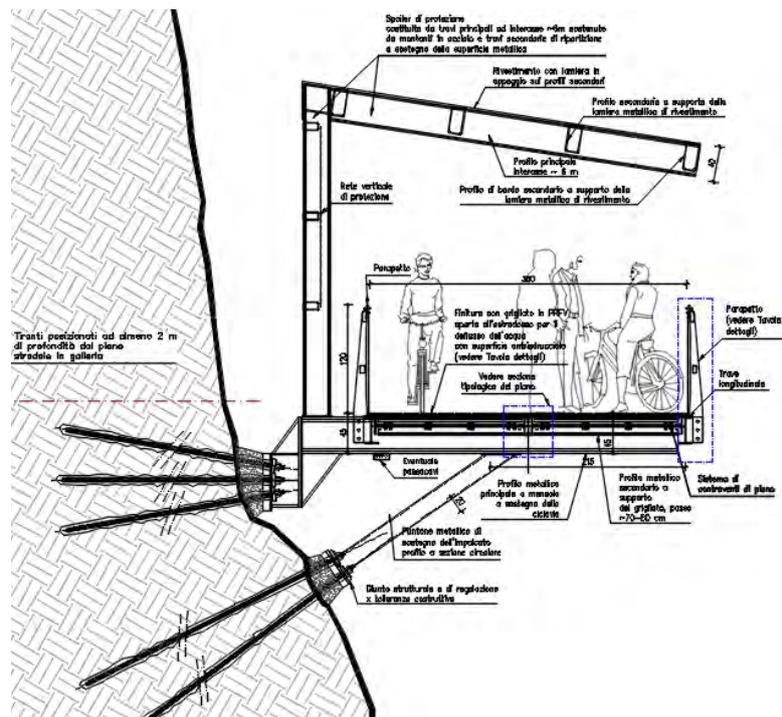


LA PREVISTA CICLOVIA A SBALZO NEL COMUNE DI RIVA DEL GARDA - DETTAGLI

La relazione geologica allegata al progetto evidenzia la necessità di installare, oltre al sistema di contenimento con reti già esistente, ulteriori "file multiple di barriere, alcune delle quali spinte in quota in modo da intercettare sul nascere eventuali traiettorie il cui sviluppo renderebbe poi difficile l'effetto mitigazione", e dichiara che oltre alla "manutenzione periodica delle opere di difesa" dovranno fare "seguito eventuali nuove campagne di ispezione dei versanti aggiornate sulla continua efficacia dei presidi in essere" soprattutto da attivarsi in caso di un eventuale crollo.

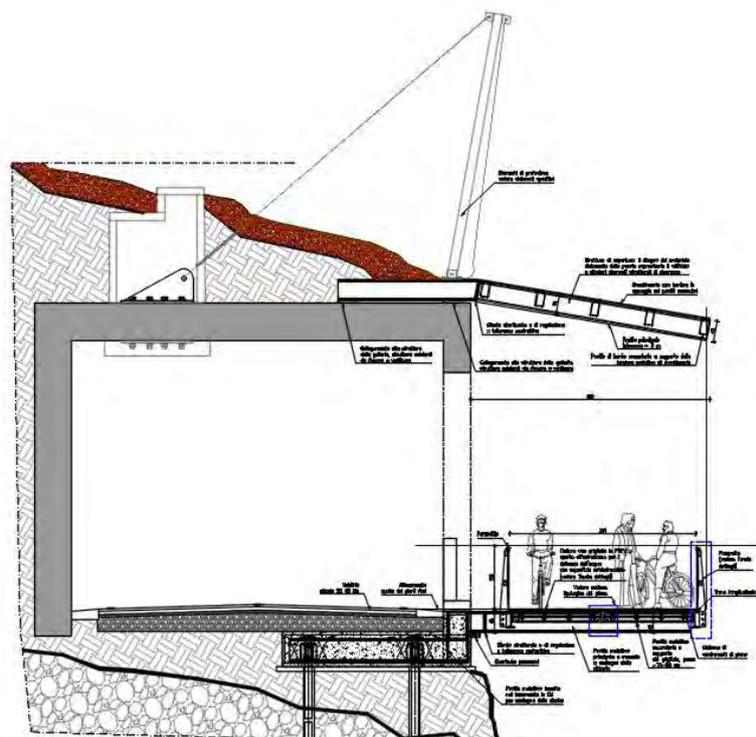
Alcune pareti di roccia sono alte 200 metri. Né la relazione geologica né quella tecnico illustrativa indicano quale effetto devastante potrebbe avere una caduta di massi che sfuggisse alle reti, sulla pensilina, anche se protetta da una tettoia.

È un intervento ad alto rischio e ad altissimo costo, con l'enorme spesa richiesta che si quantifica intorno ai 13.000.000 di euro/chilometro – quando lo standard si aggira intorno a 1.000.000 €/km – con un costo totale da Riva a Limone di 65.000.000 Euro.



2 Il progetto della passerella della Provincia autonoma di Trento – a sbalzo con tettoia

3 Progetto della passerella della Provincia autonoma di Trento, più di 4 m di sbalzo a sbalzo con spoiler





4 Le pareti rocciose viste dalla superficie del lago

COSTA BRESCIANA

Sono stati completati da parte della Regione Lombardia i progetti dei primi due lotti, da Sirmione a Padenghe e da Padenghe a Toscolano Maderno. Sono state presentate da varie Associazioni osservazioni in particolare per il secondo lotto. *La Soprintendenza ai Beni Culturali non ha autorizzato il progetto di nuove passerelle sull'acqua, sulle quali avrebbe dovuto transitare la ciclovia.* La nuova ciclovia del Garda relativamente ai due Lotti che da Sirmione conducono a Toscolano Maderno presenta palesi punti molto discutibili dal punto di vista fruitivo e paesaggistico che la rendono *opera del tutto incongruente e insostenibile.*

Relativamente al tratto da Salò a Maderno trattasi infatti di una ciclovia ma, dati gli spazi angusti in cui si inserisce, di "mera" ciclopedonale. Ciò compromette dalle radici le possibilità di fruizione dell'opera e conseguentemente il suo senso quale strumento utile a promuovere in modo efficace la mobilità dolce mediante bicicletta. Tale circostanza ne *impedirà di fatto l'utilizzo da parte dei ciclisti "sportivi", dei ciclo-turisti europei e ne inibirà grandemente l'impiego anche per i ciclisti di prossimità.*

Analizzando il percorso proposto si presentano criticità legate alla viabilità: possiamo dire che in gran parte si dipana sulla statale, sui marciapiedi ad essa contigui e sull'esistente passeggiata che va da Gardone verso Fasano con almeno 7 attraversamenti della Statale coi pericoli e gli intralci al traffico già congestionati della 45 bis.

Nell'ultimo tratto nel Comune di Gardone, all'altezza del Lido di Fasano il tracciato prosegue su una passerella in parte esistente, che necessita di essere allargata di 180 cm ,e, in parte, da realizzare ex novo con una larghezza di 350 cm. *Passando in alcuni casi davanti ad alberghi storici come Villa Paradiso che vedrà la ciclabile appoggiata al suo molo.*

Quanto sopra già scritto per *le nuove passerelle sul lago* vale anche per quella in progetto a Maderno: tutte rappresentano un *gravissimo danno paesaggistico e naturalistico.* Negli anni la riva naturale del Lago, dove si riproducevano aole e molluschi, dove crescevano alghe che contribuivano alla depurazione e tutto ciò che prima era parte integrante della biodiversità, sono state di volta in volta trasformate in rive artificiali, prima per creare spazi per la statale, poi per le passeggiate a lago, ora con la pista ciclabile ci spostiamo ulteriormente verso il centro del Lago.

C'è da chiedersi inoltre che destinazione avrà l'attuale ciclabile provinciale che unisce Salò a Desenzano la quale scorre, in Valtenesi, quasi parallela al progetto della Ciclovia Regionale, realizzata dalla Provincia di Brescia nei primi anni 2000.

Si tratterebbe di un *ulteriore ed inaccettabile consumo di suolo nonché di spreco di denaro pubblico.* Stiamo attendendo di conoscere il progetto del terzo lotto, da Toscolano Maderno a Limone. Temiamo però che il progetto lombardo si ispiri alla dannosa progettazione trentina.



5 La ciclovia a sbalzo a Limone, vista dal basso

COSTA VERONESE

La Regione Veneto, con comunicato del 10 febbraio 2023, ha informato "sull'avvio dei lavori di realizzazione del primo stralcio funzionale della Ciclovia del Garda , in comune di Malcesine (VR), lungo la Gardesana Orientale- da località Baitone alla Galleria Navene/Cantone, e che si connette con l'itinerario 7 della rete europea ciclabile EuroVelo (EuroVelo 7) e tocca 19 comuni rivieraschi, tra cui 8 veneti in provincia di Verona: Malcesine, Brenzone sul Garda, Torri del Benaco, Garda, Bardolino, Lazise, Castelnuovo del Garda e Peschiera del Garda per una lunghezza di circa 67 km.

La Regione Veneto sostiene che le "infrastrutture come questa conferiscono ancora più valore a luoghi già unici" e configura la Ciclovia del Lago di Garda quale progetto di valorizzazione di luoghi naturalistici e culturali. Italia nostra sezione di Verona dissente con forza da tale affermazione e di seguito espone le ragioni, le criticità, vale a dire *lo sfregio alla bellezza del Lago di Garda* che comporta la Ciclovia e l'impatto ambientale. A nostro avviso, la stessa orografia e morfologia dei luoghi respinge la costruzione della pista ciclabile come progettata.

Infatti per superare barriere naturali, si è ricorsi a soluzioni estreme. *Queste artificializzazioni non risultano accettabili, sono da rigettare per il loro impatto sul paesaggio, per la brutalità dell'intervento nei confronti della parete rocciosa, per la loro pericolosità nei confronti della sicurezza e dell'incolumità delle persone e cose, per il non sostenibile consumo di spiaggia.* Nello specifico, la Ciclovia, nel Comune di Malcesine e nei Comuni di Brenzone e Cassone, presenta le seguenti criticità che inducono ragionevolmente a contrastare con forza questa realizzazione analoga a quelle già costruite e di progetto per l'Alto Garda bresciano e trentino.

Criticità rilevate:

- forte *pericolosità di dissesti e di cadute massi* su tutto il versante roccioso, difficilmente gestibili anche mediante la previsione di barriere di contenimento del materiale, dato che comunque ogni anno si manifestano crolli e cadute di massi, anche di notevole dimensione, nei luoghi in cui la Ciclovia prevede lunghi tratti di passerelle a sbalzo;
- la Ciclovia con passerelle in acciaio agganciate alle pareti rocciose con pesante struttura portante metallica, con l'installazione del nuovo *collettore fognario AGS* al di sotto dei tratti di Ciclovia sospesa, risulta essere una *proposta impattante paesaggisticamente e pericolosa per l'incolumità di fruitori della pista e per i sottostanti bagnanti*;
- la *stretta spiaggia*, lungo la costa rocciosa e non, viene totalmente occupata dalla presenza della pista e quindi *preclusa ai bagnanti*;
- nel caso di incidente, nei lunghi tratti di pista sospesa, *le operazioni di immediato soccorso non appaiono eseguibili*: la vicinanza alla roccia delle passerelle e la loro larghezza, oggettivamente, non consentono l'intervento di elisoccorso o di ambulanze.

Per le motivazioni sopra espone, diviene imprescindibile *sostituire nel progetto i percorsi do-*

tati di passerelle in acciaio a sbalzo, e nell'intento di salvaguardare i tratti di spiagge strette, con mezzi alternativi intermodali, vale a dire per "via d'acqua" potenziando la navigazione con battelli elettrici.

Oltrepassati i Comuni dell'Alto Garda, la pista ciclabile prosegue nei tratti dei Comuni di Torri del Benaco, Garda, Lazise, Castelnuovo, Peschiera, in un territorio il cui contesto paesaggistico è riconosciuto dal Codice dei Beni Culturali di altissimo valore paesaggistico soggetto a vincolo archeologico, paesaggistico e forestale. Si ritiene indispensabile ricercare una soluzione alternativa alla Ciclovia nel tratto del *Monte Luppia nel territorio di Garda*, sito archeologico per la presenza di *numerose incisioni rupestri e rara oasi naturalistica (SIC) per l'eccezionale integrità del territorio e nicchia ecologica per le specie botaniche, quali ad esempio orchidee.*

Inoltre altrettanto essenziale è ricercare un'alternativa progettuale al tracciato della Ciclovia nel contesto morfologico, paesaggistico, di *Punta San Vigilio, Como (Comune di Garda) e Brancolino (Comune di Torri del Benaco)*. Contesto che detiene infatti una ricchezza di *beni culturali, architettonici e archeologici ancora mirabilmente integrati nel più ampio ambito paesaggistico di altissimo valore identitario, percettivo e panoramico; rimasto sostanzialmente immutato, da non alterare con introduzioni forzose di infrastrutture incongrue.*

Il tracciato, nei Comuni di *Lazise e Garda*, si snoda anche nell'*entroterra collinare* dove il paesaggio è riconosciuto dal *Codice dei Beni culturali di notevole interesse pubblico per la presenza da secoli di uliveti.*

Estremamente critico si presenta il tracciato nel *Basso Lago* laddove si progetta, per consentire il passaggio della Ciclovia, una *trasformazione radicale dell'attuale spiaggia*, dovuta all'allargamento della stessa, che ne altera pesantemente la morfologia, i caratteri geo-naturalistici, vegetazionali (canneto lacustre) e paesaggistici.

Inoltre è di *grande rilevanza il vasto e importante complesso culturale di "Villa Canossa", già "Carlotti", con il parco*, interamente tutelato ai sensi della parte II del D.lgs. 42/2004, che conserva ancora uno strettissimo rapporto con la costa e lo specchio acqueo, mediato esclusivamente dal muro di cinta del parco e direttamente interessato in modo negativo dal percorso della Ciclovia lungo l'intero tratto di spiaggia di fronte al complesso della Villa e dove è progettato un lunghissimo e imponente allargamento della costa, con una pavimentazione artificiale e la realizzazione di una scogliera di protezione che altera in maniera fortemente negativa l'eccezionale compresenza di valori paesaggistici, naturalistici e culturali.

Infine, per il tratto che si sviluppa a *Peschiera*, si avverte la necessità di un particolare approfondimento del progetto lungo il tratto fronteggiante le mura veneziane della fortezza di Peschiera (Bene Culturale appartenente al Patrimonio UNESCO). Qualche riflessione merita il mancato collegamento della pista con la Stazione di Peschiera.

La Ciclovia, opera sportiva, come prospettata, comporta in tutto il suo itinerario artificialità ed impatto su contesti naturalistici, paesaggistici culturali di altissimo valore. Non appare significativa espressione di un *modus operandi* dettato da una valutazione etica, imprescindibile per chi opera *in un contesto di altissimo valore come il lago di Garda* e che conduce al rispetto dell'integrità dei luoghi da tramandare ai posteri nella loro bellezza.

Da evidenziare inoltre, in riferimento alle criticità del Basso Garda, che *il sistema di collettamento fognario, sul quale si installerà la Ciclovia, com'è noto, percorre estesamente la fascia spondale e comprometterà e/o ha già compromesso in modo grave l'ambiente*, alterando la naturale morfologia della costa, perciò si dovranno individuare significativi ed estesi ambiti per interventi di ripristino, rinaturalizzazione del litorale, attraverso interventi di ingegneria naturalistica. *In questi luoghi sarebbe stato imprescindibile l'allontanamento del nuovo collettore dalla costa, con la costruzione sotto la banchina della Gardesana.*

CONCLUSIONI

Non erano queste le premesse

L'ampio ed articolato progetto delle ciclovie italiane, oltre allo sviluppo del ciclo-turismo, tende anche alla valorizzazione del territorio, delle sue emergenze storiche, architettoniche e naturalistiche.

Tra gli obiettivi del *Sistema Nazionale di Ciclovie Turistiche* (SNCT) è definito infatti anche quello della *promozione del patrimonio storico-artistico*.

Tra quelli elencati nel Protocollo di intesa di data 9.8.2017 tra il Ministero Infrastrutture e Trasporti di concerto con il Ministero dei beni e attività culturali e del turismo, Regioni Veneto e Lombardia e Provincia autonoma di Trento per l'istituzione della *Ciclovie del Garda*, oltre allo sviluppo del turismo, del ciclismo sportivo, della mobilità sostenibile, c'è l'individuazione e l'incentivazione del *sistema di intermodalità di trasporto auto-treno-autobus-bicicletta-battello*.

E tra gli obiettivi *per la realizzazione del tratto trentino della sponda occidentale* si trova quello di *coniugare la mobilità sostenibile con le esigenze della tutela ambientale, della difesa del territorio e del turismo!*

È quindi definito chiaramente che *gli obiettivi* di collegamento territoriale, di potenziamento della rete ciclabile, di sviluppo dell'attività sportiva devono essere *strettamente collegati alla valorizzazione del territorio, da perseguire tenendo conto della conformazione naturale dei siti*.

Non sono rispettati gli obiettivi generali

Il lago di Garda si vedrà irrimediabilmente deturpate le ripide coste rocciose, ambiente unico sotto l'aspetto naturalistico, ambientale e paesaggistico.

Sfondo di straordinaria bellezza per tutte le attività che si svolgono sul lago, a partire dalla vela, kitesurf, windsurf con le importanti regate e gare nazionali ed internazionali per comprendere la canoa, lo snorkeling, le traversate turistiche sui traghetti benacensi.

Panorama che ha richiamato fin dalle origini del turismo i primi viaggiatori europei, letterati, scrittori, poeti e pittori, che ne hanno decantato il fascino, la bellezza e l'unicità con opere che hanno contribuito a formare la nostra cultura e che ancora oggi sono consultate, apprezzate e che in parte costituiscono il patrimonio delle raccolte d'arte del territorio (vedi MAG).

Il paesaggio è patrimonio collettivo, è un bene comune, che va tutelato e conservato per il bene di tutti.

Le sottoscritte associazioni ritengono che la soluzione proposta dai progetti in atto in tutte le realtà territoriali costituiscono uno sfregio inaccettabile al paesaggio, rilevano la scarsa funzionalità del percorso misto ciclisti-pedoni e l'enorme spesa richiesta.

Le sottoscritte associazioni chiedono perciò

la sospensione immediata dei progetti

e la loro completa revisione al fine di adeguarli a criteri di sicurezza e di sostenibilità economica e ambientale.

Firmato:

Manuela Baldracchi, Presidente di Italia Nostra Sezione di Trento

Rossana Bettinelli, Presidente di Italia Nostra Sezione di Brescia

Marisa Velardita, Presidente di Italia Nostra Sezione di Verona

Trento, Brescia, Verona 06.06.2023

ULISSE MARZATICO, UN TRENINO SCOMODO

Sabato 10 giugno si è tenuta a Trento una Giornata in ricordo di Ulisse Marzatico (1928-2013) – presidente della sezione trentina di Italia Nostra dal luglio del 1970 al 16 febbraio 1993 (ma le sue dimissioni dalla carica risalgono al 4 novembre 1992) – a quasi dieci anni dalla sua scomparsa. L'iniziativa è stata promossa e organizzata dalla nostra associazione, dalla SAT-Società degli Alpinisti Tridentini, dalla Fondazione Museo storico del Trentino e dal Trento Film Festival. Impossibilitati a partecipare, Silvia Metzeltin Buscaini e Carlo Martinelli hanno inviato due messaggi videoregistrati, mentre Franco de Battaglia e Franco Marzatico hanno inviato interventi scritti. Di seguito pubblichiamo due commenti alla Giornata scritti da Giuliano Beltrami, nostro socio e già presidente della nostra sezione dal 26 febbraio 1993 al 21 giugno 1995 e dal giornalista e scrittore Alberto Folgheraiter, presenti in sala insieme a un discreto pubblico di amici e conoscenti di Ulisse.



1 La locandina



2 L'inizio della commemorazione

UN RICORDO NOSTALGICO

Trento, Sala Grande della Fondazione Bruno Kessler, sabato 10 giugno 2023. Ore nove del mattino. Arrivano alla spicciolata in molti: l'annuncio è inequivocabile: si commemora Ulisse Marzatico. Ci si saluta; ci si conosce più o meno tutti; magari non ci si vede da tempo perché si percorrono strade diverse. Si vive in città diverse. L'atmosfera è cordiale. Spendiamo il sorriso di una battuta fra amici: sembriamo dei reduci. Lo siamo? Forse sì.

E qui arriva il ricordo delle battaglie dell'Ulisse, quando in Trentino sull'ambiente si batteggiava davvero. Vengono in mente Malga Flavona, uranio in Rendena, sviluppo (tradotto, speculazioni) di Campiglio, Fassa Laurina, Pirubi (che non c'è ancora), Parchi (quando non c'erano e li volevamo), e si potrebbero aggiungere altre perle.

Ma Ulisse andava molto oltre: hanno avuto il merito di raccontarlo, senza fronzoli retorici ma con senso dell'umorismo persone che con Ulisse hanno avuto incontri, dialoghi, scontri (non potevano mancare, visto il carattere ruvido del nostro), persone che con Ulisse hanno condiviso passioni politiche, sociali, umane, lavorative. E la mattinata si è dipanata fra racconti, camei, aneddoti, che erano sommersi nella mente dei singoli protagonisti e sono tornati a galla per essere trasportati dalle onde della memoria e condivisi pubblicamente. È emerso l'Ulisse libraio (IL libraio), accanto all'Ulisse zincografo, all'Ulisse cinefilo (alle radici del Film festival), all'Ulisse politico (socialista e radicale), all'Ulisse uomo di cultura... Ovviamente all'Ulisse ambientalista. Che poi, se mi è concesso, riassume su di sé alcune delle sfaccettature citate: dalla politica alla cultura, giusto per guardare un paio di facce della medaglia.

Ricordi "laici" in una mattinata densa. Da Giorgio Rigo a Leonardo Bizzaro, da Arrigo Dalfovo a



3 Manuela Baldracchi, Iole Manica, Mauro Leveggi, Giorgio Rigo, Claudio Ambrosi, Leonardo Bizzaro

Mauro Leveggi, da Claudio Ambrosi a Elena Tonezzer, da Wolftraud de Concini a Carlo Martinnelli, da Mario Cristofolini a Franco Marzatico. Tutti o quasi a raccontare da "reduci" dei mondi di Ulisse.

Il mio ricordo personale mi stringe la gola come sanno stringere le emozioni. Si sa, la nostalgia è una brutta bestia da domare. E che non ho nessuna voglia di domare. Vuoi non provare nostalgia per una stagione che è vecchia di quarant'anni? Tornai da Padova al paesello con laurea in tasca e prospettiva di precariato nella scuola. Voglia di fare sì, per affrontare la vita in un villaggio dopo i "fasti" del movimento politico patavino. Cominciai a conoscere Trento e i suoi incroci. Avevo due passioni (sono ancora quelle): per i problemi sociali e per l'ambiente. Che poi si incrociano, appunto. E i libri. Fine anni Settanta, inizio anni Ottanta: un'amica (che sarebbe diventata mia moglie) mi fa conoscere Trento, che significa la libreria (Disertori), il cinema, il teatro. Sai, piombi da Padova alla valle persa fra i monti... Ecco, la libreria. Accanto al profumo della carta (uso i sensi che ho) incontro un altro profumo: quello del dialogo con il libraio. E inizia un'abitudine, che non è esclusiva mia, ma la vivo intensamente. Quando entro, Ulisse mi trascina nel bugigattolo del retrobottega e mi piazza sulla sedia. Poi parla, conciona, polemizza, spiega, illustra, consiglia. Si parla di tutto. Cerco un vocabolario? Pronti: "Il Devoto Oli è il massimo: contiene vocaboli che in altri non ci sono!". Al tempo ero timidissimo e sicuramente in soggezione rispetto a quel "tuttologo" che adoravo ascoltare. Un giorno mi chiede di partecipare in Valcamonica ad un convegno sul Parco dell'Adamello organizzato dalla locale sezione di Italia Nostra. Non credo di aver fatto una gran figura, ma in fondo si trattava di leggere una relazione scritta da Ulisse.

Poi entro nel Direttivo. E imparo. Avrei portato il "metodo Italia Nostra" nei vari luoghi che ho frequentato: il rigore. Uno scrive il documento, che poi viene letto, corretto, rivisto, emendato. Fino ad arrivare alla versione definitiva. Trovavo il metodo eccezionale, con una unica controindicazione: i tempi. Si allungavano spesso troppo, a mio avviso s'intende. Però i documenti erano impeccabili, irreprensibili, sia nella forma che nella sostanza. Nel Direttivo conosco (e stimo profondamente) Alberto Agostini, poi stringo rapporti con Franco De Battaglia, Sandro Canestrini, Paolo Mayr, Giovanna Antolini, Paolo Fedel... Quando Ulisse decide di fermarsi mi chiede di subentrargli. Lo ritengo un grande onore, anche se mi sto ancora chiedendo, dopo trent'anni, se fossi adeguato a quell'incarico. Dopo tre anni abbandono perché nel frattempo sono diventato vicesindaco del mio Comune. E poi assumo impegni nella cooperazione, guadagnandomi i rimbrotti del deluso Ulisse, per il quale l'Ambiente era "moolto" più importante.

Parlavo all'inizio di nostalgia. È per il clima di quel tempo. Non credo fosse un Trentino migliore rispetto all'attuale. Però la passione civile di allora...

LA "CAREGHÉTA" DI ULISSE DA TRENT

Fu un inguaribile romantico e, al tempo stesso, un ineguagliato rompiscatole. Bastian contrario per celia e per missione. "Un trentino scomodo" per dirla con il titolo, azzeccato, sulla parabola terrena di Ulisse Marzatico (1928-2013), sintesi del convegno che "Italia Nostra" e altre associazioni (la SAT, il Filmfestival, la Pro Cultura) gli hanno dedicato, sabato 10 giugno, a dieci anni dalla morte.

"Mi rendo conto che ho parlato solo dei pregi di Ulisse Marzatico. Ora bisognerebbe introdurre la questione dei suoi difetti, ma, come sanno tutti quelli che l'hanno conosciuto, per questo bisognerebbe organizzare un convegno di almeno un paio di giornate". Così Giorgio Rigo, per molti anni nel sodalizio di "Italia Nostra" e per due anni collaboratore di Ulisse Marzatico nella libreria "Disertori" che fu la tolda di comando e la cabina di regia per tutte le iniziative culturali e di impegno sociale del vulcanico personaggio.

Perché i difetti, ed erano tanti, Ulisse da Trento non li ha mai nascosti. Spesso li ha ostentati. "Per cinquant'anni – ha detto Rigo – è stato un costante punto di riferimento, stimato e apprezzato (ma pure contestato) per la sua vivacità e il suo anticonformismo da tre generazioni di intellettuali trentini. Dagli anni '50 del secolo scorso, fin quasi alla morte, non c'è stato argomento pubblico, di valore e significato sociale, che non lo abbia visto tra i protagonisti sul versante laico, militante, socialista, radicale, ambientalista".

Aveva a cuore la storia, il paesaggio, i beni artistici. A cominciare dal museo del Risorgimento e della lotta per la libertà, fondato da Bice Rizzi (1894-1982) e incardinato nel castello del Buonconsiglio.

La Pro Cultura, "fucina di intelligenze laiche", che aveva sede all'ultimo piano del palazzo di via Verdi dove muoveva i primi passi la facoltà di Sociologia, consentì a Ulisse Marzatico di stabilire "un contatto e un confronto con gli studenti universitari. [...] Divenne un terreno di libero confronto tra due mondi che, per il resto, o si ignoravano o manifestavano ostilità reciproca". Ma anche in quelle occasioni, Ulisse "non faceva sconti al settarismo ideologico; non aveva timore a sfidare i giovani sul terreno dell'autoritarismo radicale e laico: li sfidava da sinistra".

Così non aveva e non ebbe alcun timore reverenziale verso i potenti del tempo, che voleva dire i maggiorenti della Democrazia Cristiana. Con "Italia Nostra" si oppose ed affiancò i comitati spontanei nelle battaglie contro la progettata autostrada della Valdastico, la PI.RU.BI, così chiamata dalle iniziali del cognome dei tre parlamentari democristiani trentino-veneti: Piccoli, Rumor, Bisaglia. Erano il riferimento politico a Roma delle tre province interessate all'autostrada: Trento, Vicenza, Rovigo.

Nel 1977, in val Rendena, divampò la protesta contro le prospezioni geologiche di Agip mineraria che cercava l'uranio sul monte Tof. Ulisse Marzatico suggerì alla popolazione, chiamata nel teatro di Spiazza Rendena ad ascoltare le giustificazioni del presidente della Provincia, Giorgio Grigolli (1927-2016), di restituire al mittente i libretti verdi che l'ufficio stampa della Provincia si era premurato di diffondere. C'è, al riguardo, un'immagine drammatica, fissata dal fotoreporter Nereo Pederzoli, con Grigolli stralunato, sul palco, e tutt'intorno una selva di libretti. Gridavano: "Se l'uranio c'è, resti dov'è".

Ammesso che ci fosse, l'uranio è rimasto dov'era, così come l'autostrada della Valdastico è rimasta a metà... strada. Non si è mai realizzata neppure la strada forestale per malga Flavona, nel cuore del parco del Brenta, che la Provincia aveva autorizzato e che Ulisse Marzatico con la "sua" "Italia Nostra" aveva duramente contrastato. Anche col ricorso alla magistratura.

Poi vennero le elezioni regionali (1978) ed il nostro, divenuto nel frattempo il libraio della libreria "Disertori", tenne testa per due mesi al leader radicale Marco Pannella (1930-2016). Questi si era piazzato nella libreria di via Diaz per cercare di convincere Ulisse ad accettare la candidatura per piazza Dante. Granitico come le rocce della val di Genova, Marzatico non cedette. Aveva altri impegni, altri interessi. Il Film Festival della montagna, al quale aveva contribuito fin dalla fondazione, negli anni Cinquanta. Regista dietro le quinte: nella scelta delle pellicole, nella giuria, nelle iniziative collaterali.

Della filmografia di montagna conosceva tutto e tutti. Fin dagli anni dell'università a Padova che poi lasciò a metà strada perché la chimica, disse, non era il suo forte.

Fece lo zincografo, nella piccola azienda di famiglia, a incidere con gli acidi lo zinco e ricavarne le matrici per la stampa delle immagini su giornali, libri e riviste. Con l'adozione di nuove tecniche di stampa (segnatamente l'offset) chiuse bottega e si trasferì in via Diaz, in pieno centro storico, ad accogliere gli appassionati di libri, a consigliare qualche titolo, a mettere in vetrina ciò che lui riteneva utile per far crescere culturalmente i trentini. Una "careghéta", una seggiola da bambino, in mezzo alla vetrina, sulla quale poneva il "libro della settimana" raccontava più di un'intervista i suoi gusti letterari, le sue provocazioni, le sue "manie".

Gli incontri personali, nel retrobottega, erano una provocazione continua. Non c'è stato giornalista o "pennivendolo" che non sia stato strigliato, sgonfiato e riportato con i piedi per terra. Tranne poche "firme" per le quali nutriva un affetto incondizionato: Gigi Mattei, Franco de Battaglia, Piero Agostini, Aldo Gorfer.

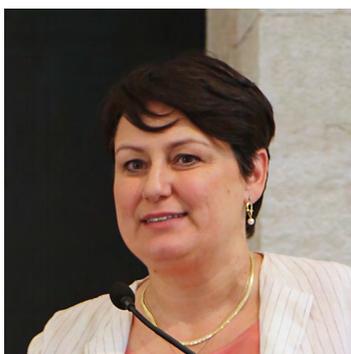
Mangiapreti a 24 carati, come era doveroso fra i "laici" veri, aveva stima di Vittorio Cristelli (1930) e di Giuseppe Grosselli (1926-2022). Forse perché, pure loro, sul versante ecclesiale erano dei "grilli parlanti".

Con chi osava contestare qualche sua presa di posizione, dopo un vivace battibecco Ulisse chiudeva ogni rapporto. Salvo riaprirlo alla prima occasione di incontro "casuale".

Non amava essere contraddetto ma non voleva essere incensato. Queste righe le avrebbe chiosate con una sonora risata: "Tut monàde".

Alberto Folgheraiter

4 Elena Tonezzer, Mario Cristofolini, Paolo Endrici, Anna Cattelan Mayr, Paolo Mayr, Simone Berlanda



5 Salvatore Ferrari ha moderato gli interventi



A rendere omaggio alla figura di Ulisse Marzatico, il 10 giugno, sono intervenuti: Manuela Baldracchi, presidente della sezione trentina di "Italia Nostra"; Iole Manica, vicepresidente della SAT, Società degli alpinisti trentini; Mauro Leveggi, presidente di Trento Film Festival; Giorgio Rigo (Italia Nostra); Arrigo Dalfovo (presidente di Pro Cultura); Claudio Ambrosi (per la SAT); il giornalista Leonardo Bizzaro (per il Film Festival); Elena Tonezzer (Museo storico del Trentino). E poi le testimonianze di amici e persone che hanno incrociato i passi e gli interessi culturali di Ulisse Marzatico. L'intensa mattinata è stata coordinata per "Italia Nostra" da Salvatore Ferrari. In conclusione, gli interventi di: Silvia Metzeltin Buscaini; Wolftraud de Concini; Mario Cristofolini; Simone Berlanda; Franco de Battaglia; Paolo Endrici; Anna Cattelan Mayr; Paolo Mayr; Carlo Martinelli e Franco Marzatico.

TRENTO CITTÀ DIPINTA PRESENTAZIONE DEL LIBRO A TREVISO

Nel mese di dicembre del 2017, dopo anni di lavoro, la Fondazione Benetton Studi Ricerche presentò al pubblico a Treviso uno studio molto importante e innovativo dedicato all'ingente patrimonio pittorico esterno della città veneta: *Treviso urbs picta. Facciate affrescate della città dal XIII al XXI secolo*. Curatrici furono due esperte come Rossella Riscica e Chiara Voltarel; la stampa fu realizzata dalle Grafiche Antiga.

Poco più di un anno prima, nel mese di ottobre del 2016, la sezione di Trento d'Italia Nostra aveva deciso di dare principio al progetto "Trento città dipinta": un'iniziativa nata in modo indipendente da quella trevigiana ma, di fatto, simile per metodo e finalità: comuni sono l'approccio multidisciplinare e l'opera minuziosa di censimento di tutte le testimonianze pittoriche esterne dal medioevo ai nostri giorni.

Dopo la presentazione del volume trentino sul finire del 2022 a palazzo Geremia, non poteva mancare una presentazione a Treviso, che ha avuto luogo il 7 giugno 2023 nella sede trevigiana della Fondazione Benetton.

Al saluto del direttore della Fondazione, Luigi Latini, è seguito quello del direttore editoriale di Grafiche Antiga, Andrea Simionato.

La presidente della sezione trentina Manuela Baldracchi ha poi ripercorso le fasi del lavoro trentino, durato sei anni, richiamando le motivazioni che hanno indotto Italia Nostra a farsi carico, con urgenza e con i propri mezzi, in modo inconsueto rispetto alle proprie normali linee d'azione, di una ricerca tanto impegnativa: un'iniziativa di per sé di spettanza di Istituti e istituzioni pubbliche responsabili della cura, tutela e valorizzazione del patrimonio storico-artistico.

Dopo di lei hanno preso la parola due dei curatori del volume, Salvatore Ferrari e Beppo Toffolon. Il primo è entrato nel merito dei problemi di conservazione e restauro posti da un patrimonio pittorico tanto prezioso quanto fragile, ma si è anche soffermato sul metodo di lavoro seguito a Trento fin dall'inizio, che ha visto il coinvolgimento di una trentina di studiosi, fra cui molti giovani ricercatori; inoltre dell'Università, del Comune di Trento (con l'Archivio Storico) e della Soprintendenza per i beni culturali. Il secondo si è soffermato sulla struttura urbana degli antichi centri storici e sul ruolo dei prospetti, dipinti o diversamente decorati, che formano pregevoli cortine edilizie in grado di assicurare una mirabile compattezza e armonia al volto urbano.

Hanno fatto seguito gli interventi di Chiara Voltarel e di Rossella Riscica che hanno illustrato i recenti restauri, dopo la pubblicazione di *Treviso urbs picta*, che hanno segnato un rinnovato, concreto interesse per gli affreschi che caratterizzano in modo singolare, sia pur in genere frammentario, le facciate delle case e dei palazzi di Treviso.



1 Il tavolo dei relatori: da sinistra, Luigi Latini, Andrea Simionato, Manuela Baldracchi, Salvatore Ferrari e Beppo Toffolon



2 I tre rappresentanti della sezione trentina

La filogenesi

Se ogni cosa ha un antecedente, allora nulla è originale e tutto ha una *filogenesi*. Non è difficile rendersene conto. Tuttavia, troppo spesso si preferisce accarezzare l'illusione che ciò che vediamo sia scaturito dalla geniale creatività di una singola mente, l'originale prodotto dell'Artista Creativo. Quest'illusione, sostanzialmente errata, comporta alcune conseguenze negative.

In primo luogo, ignorando il rapporto con l'antecedente non si comprende il ruolo essenziale della filogenesi nell'evoluzione culturale. Nasce qui, tra l'altro, la falsa contrapposizione tra "tradizionale", "moderno" e "contemporaneo", poiché dietro a queste parole troviamo sempre, in realtà, una filogenesi. Cioè una tradizione, che però attinge a filoni diversi.

In secondo luogo, ignorando la filogenesi non si comprende il valore dello scarto, dalla differenza tra l'opera "ispiratrice" e l'opera "ispirata", per usare il lessico romantico, o tra l'opera e il suo modello per usare quello tipologico. Talvolta l'allievo è migliore del maestro, e fornisce un apprezzabile contributo all'evoluzione culturale. Altre volte no. La qualità, il valore di un'opera si misura essenzialmente in questo scarto, impossibile da apprezzare al di fuori della filogenesi cui, necessariamente, appartiene.

In terzo luogo, ignorando la filogenesi si perde di vista il cammino percorso e non è possibile gettare uno sguardo prospettico verso il futuro: ci si riduce a un eterno presente, attraversato da eventi effimeri, ingenuamente celebrati come testimonianze della "contemporaneità".

Infine, ignorando la filogenesi ci si priva di un fondamentale criterio di scelta. Leon Battista Alberti affermava che la maggiore gloria di un architetto sta nello stabilire *cosa sia degno*. Cioè nel giudicare cosa sia appropriato per lo scopo e per il contesto. Nelle pluralità dell'odierna offerta culturale, ciò significa individuare, in primo luogo, quale *filogenesi* sia più appropriata per uno specifico scopo in un particolare contesto e, secondariamente, quale *modello* in quella filogenesi costituisca il migliore *punto di partenza*.

La mancanza di criteri (che non siano la conformistica adesione alla moda del momento) mina alla base la capacità di giudizio dei progettisti e delle commissioni chiamate a valutare i loro progetti, con l'inevitabile conseguenza di degradare il paesaggio a caotica sommatoria di cangianti banalità, cancellandone irrimediabilmente i caratteri e l'identità.

La mimesi

"Approccio mimetico" è l'insulto scagliato contro chi, facendo attenzione al carattere del contesto, decide responsabilmente di collegarsi alla sua filogenesi. Ma se la mimesi fosse un male, cosa dovremmo dire degli architetti sedicenti "contemporanei" che attingono disinvoltamente a piene mani, mimeticamente, a un repertorio globalizzato, molto spesso effimero, fatto di trovate estemporanee che *internet* diffonde istantaneamente in ogni punto del pianeta?

Diciamo allora chiaramente che non c'è evoluzione culturale senza filogenesi, e che non c'è filogenesi senza mimesi, senza qualche forma d'imitazione (l'analogo culturale della riproduzione biologica). Quindi, la mimesi è il fondamento della cultura ed è necessario imparare a usare questo strumento in modo responsabilmente critico e creativo. Cominciando col dichiarare le fonti, i modelli e confrontandosi con essi, senza soggezione ma con intelligenza e rispetto.

Gli esempi qui riprodotti non intendono affatto documentare dei casi di *plagio*. Evidenziano, invece, il carattere collettivo dei linguaggi architettonici. Il confronto ha il solo scopo di rendere evidente lo scarto, la differenza attribuibile ai singoli contributi.

Tre punti sembrano assodati: a) ogni architetto, per quanto creativo, attinge al repertorio contenuto nel suo archivio mnemonico; b) non tutti gli archivi contengono un repertorio adatto alle circostanze; c) bisogna saper scegliere. Se poi qualcuno riesce a migliorare ciò che ha prelevato dall'archivio, c'è solo d'augurarsi che sia presto imitato. Se invece lo peggiora, qualcuno dovrebbe opportunamente rilevarlo, a beneficio di tutti. Sarebbe il compito della critica architettonica (l'analogo culturale della selezione naturale), se ancora esistesse.



1



2



3

- 1 Trento, via Travai, Gianleo Salvotti: una composizione, di grande energia plastica, di elementi vernacolari (veneti?) insolitamente associati in un edificio urbano
- 2 Trento, via Torre d'Augusto Angelo Pallaoro: un'esplicita citazione
- 3 Pergine, via Baratieri: un'infelice ibridazione tra modelli appartenenti a filogenesi tra loro inconciliabili collocata in un incongruo contesto periferico

4 *Split View Mountain Lodge*
Reiulf Ramstad Arkitekter
Buskerud, Norway, 2013

Il progetto è un intelligente rielaborazione di uno dei più banali *cliché* architettonici (la casetta del Monopoli), usato in un contesto adatto e disposto in modo da formare un raccolto nucleo insediativo nel paesaggio naturale



5 L'interno è generato dall'accorpamento delle "casette", connotate da diverse porzioni di paesaggio (*split view*)



6 *Berghütte Oberholz*
Peter Pichler e Pavol Mikolajcak
Obereggen, BZ, 2016

Il progetto è chiaramente ispirato dall'opera di Ramstad, ma le coperture incurvate sono un innesto abbastanza incongruo sul piano paesaggistico e tipologico (probabilmente mutuato dagli stilemi di Zaha Hadid, con cui il progettista ha lungamente collaborato)



7 Le coperture incurvate



8 Interno

SPRECO DI SUOLO

Campagna, addio! Questa volta, come cartolina del Trentino abbiamo scelto un punto di vista insolito. Immaginate di aver sorvolato la campagna tra Trento e Mattarello nel 1954 e di averla nuovamente sorvolata nel 2006 e nel 2022: ecco cosa avreste visto sotto di voi.

Prima un fitto mosaico agricolo che riempiva l'intero fondovalle in sinistra Adige. Poi l'aeroporto e l'enorme espansione suburbana di Mattarello, una distesa di palazzine ciascuna imprigionata nel proprio recinto. Infine, dall'oggi al domani, scompare un pezzo di campagna all'incirca delle stesse dimensioni del terreno urbanizzato in decenni, offerto in sacrificio al noto cantante Vasco Rossi per un pugno di voti.

Già il consumo di suolo è insostenibile, figuriamoci il suo spreco. Nel caso dell'Arena Rock, 27 ettari.



1954



2006



2022