

BEPPO TOFFOLON, *Trento : cinquant'anni di piani regolatori*, in «Studi trentini. Arte» (ISSN: 2239-9712), 91/2 (2012), pp. 191-215.

Url: <https://heyjoe.fbk.eu/index.php/sttrar>

Questo articolo è stato digitalizzato dal progetto ASTRA - *Archivio della storiografia trentina*, grazie al finanziamento della Fondazione Caritro (Bando Archivi 2021). ASTRA è un progetto della Biblioteca Fondazione Bruno Kessler, in collaborazione con Accademia Roveretana degli Agiati, Fondazione Museo storico del Trentino, FBK-Istituto Storico Italo-Germanico, Museo Storico Italiano della Guerra (Rovereto), e Società di Studi Trentini di Scienze Storiche. ASTRA rende disponibili le versioni elettroniche delle maggiori riviste storiche del Trentino, all'interno del portale [HeyJoe](#) - *History, Religion and Philosophy Journals Online Access*.

This article has been digitised within the project ASTRA - *Archivio della storiografia trentina* through the generous support of Fondazione Caritro (Bando Archivi 2021). ASTRA is a Bruno Kessler Foundation Library project, run jointly with Accademia Roveretana degli Agiati, Fondazione Museo storico del Trentino, FBK-Italian-German Historical Institute, the Italian War History Museum (Rovereto), and Società di Studi Trentini di Scienze Storiche. ASTRA aims to make the most important journals of (and on) the Trentino area available in a free-to-access online space on the [HeyJoe](#) - *History, Religion and Philosophy Journals Online Access* platform.

Nota copyright

Tutto il materiale contenuto nel sito [HeyJoe](#), compreso il presente PDF, è rilasciato sotto licenza [Creative Commons](#) Attribuzione–Non commerciale–Non opere derivate 4.0 Internazionale. Pertanto è possibile liberamente scaricare, stampare, fotocopiare e distribuire questo articolo e gli altri presenti nel sito, purché si attribuisca in maniera corretta la paternità dell’opera, non la si utilizzi per fini commerciali e non la si trasformi o modifichi.

Copyright notice

All materials on the [HeyJoe](#) website, including the present PDF file, are made available under a [Creative Commons](#) Attribution–NonCommercial–NoDerivatives 4.0 International License. You are free to download, print, copy, and share this file and any other on this website, as long as you give appropriate credit. You may not use this material for commercial purposes. If you remix, transform, or build upon the material, you may not distribute the modified material.



Trento: cinquant'anni di piani regolatori

BEPPO TOFFOLON

Due modelli per una città

La città che abitiamo oggi è – nelle sue grandi linee – il prodotto di uno scontro radicale, protrattosi per gran parte degli anni '60, tra i sostenitori di due modelli urbani inconciliabili. Trento è il risultato di un conflitto tecnico e ideologico tra un modello tradizionale di città, sostenuto da Plinio Marconi per conto del Comune, e un contro-modello moderno (la cosiddetta “campagna urbanizzata”) sostenuto da Giuseppe Samonà per conto della Provincia. Entrambi operarono a Trento nei primi anni '60: il primo, incaricato dal sindaco Nilo Piccoli¹ del Piano regolatore generale (PRG); il secondo incaricato dal presidente Bruno Kessler² del Piano urbanistico provinciale (PUP).

Plinio Marconi (1893-1974) è stato una figura di primo piano sulla scena dell'architettura italiana del Novecento per circa quarant'anni, dagli anni '20 ai '60. Architetto e urbanista di formazione accademica, allievo di Gustavo Giovannoni, fu redattore capo della rivista ufficiale degli architetti italiani (*Architettura e arti decorative*, dal '31 *Architettura*) per oltre vent'anni, fino alla chiusura nel '43. Dopo aver collaborato al progetto del quartiere della Garbatella a Roma, e preso la cattedra di Urbanistica che fu di Marcello Piacentini, nel dopoguerra diresse l'Istituto di urbanistica della facoltà di Roma, di cui fu presidente fino al '68 e dove chiamò a insegnare Luigi Piccinato, Bruno Zevi, Ludovico Quaroni.

Come teorico, docente, progettista (tra i suoi piani regolatori: Verona, Bologna, Vicenza, Salerno, Catanzaro, Brindisi, Prato) Marconi rappresenta un ponte tra le esperienze urbanistiche del fascismo, solidamente radicate nella tradizione civile italiana, e quelle della ricostruzione, aperte alla sperimentazione e alla contaminazione con le teorie “razionaliste” dell'urbanistica moderna. Non un no-

¹ Nilo Piccoli (1911-1996) è stato sindaco di Trento per tre mandati, dal 1951 al 1964. Militante nella Democrazia Cristiana assieme al fratello Flaminio, *leader* dei dorotei, la corrente democristiana più conservatrice e anticomunista.

² Bruno Kessler (1924-1991) è stato presidente della Provincia autonoma di Trento dal 1960 al 1973. Esponente di spicco della Democrazia Cristiana in ambito provinciale, più orientato a sinistra. In seguito, presidente della Regione dal 1974 al 1976 e quindi deputato e senatore, fino al 1991.

stalgico conservatore, quindi, ma piuttosto un architetto che vedeva la città come un fenomeno in permanente trasformazione, e l'urbanistica come una disciplina in continua evoluzione. Nell'uno e nell'altro ambito, senza alcuna traumatica discontinuità tra passato e presente.

Giuseppe Samonà (1898-1983) è stato tra i più influenti urbanisti italiani, in particolare nel suo ruolo di preside dell'Istituto universitario d'architettura di Venezia (IUAV) e come autorevole membro dell'Istituto nazionale d'urbanistica (INU). Nell'IUAV fece convergere prestigiosi intellettuali di diverso orientamento (per l'urbanistica: Zevi, Piccinato, Astengo, De Carlo, Muratori) dando origine alla cosiddetta "scuola di Venezia". Nell'INU si ricorda soprattutto la sua battaglia per il nuovo *Codice dell'urbanistica*, radicale riforma legislativa destinata a infrangersi contro gli scogli della politica e l'opposizione dell'opinione pubblica.

Sul piano della disciplina, il modello urbano cui Samonà faceva riferimento era chiaramente e strettamente ancorato ai piani di Le Corbusier (la *Ville Radieuse* etc.) e alla *Carta d'Atene*³ che ne riassumeva i principi, esplicitamente alternativi rispetto alla dottrina "accademica". Sul piano operativo, Samonà era un fermo assertore della necessità della programmazione economica e della stretta integrazione di questa con la pianificazione urbanistica. Di qui la necessaria "ingegneria" dello Stato - sotto forma di piani regionali e comprensoriali - nell'amministrazione comunale, la cui autonomia avrebbe dovuto essere temporaneamente sospesa⁴.

Se si volesse riassumere il contrasto, si potrebbe dire che Marconi crede che la città tradizionale, quella costruita come un continuum di strade, piazze, isolati, abbia solo bisogno di essere aggiornata, riorganizzandone i sistemi infrastrutturali e pianificando "razionalmente" le nuove espansioni; mentre Samonà è convinto che quella città sia ormai un anacronismo incorreggibile e che la nuova città debba essere radicalmente diversa, separata dalla città esistente e dispersa nel territorio in ragione delle localizzazioni produttive. Com'è facilmente intuibile, la convivenza tra questi due opposti modi di pensare la città non poteva che essere problematica.

Il conflitto tecnico-istituzionale

La città odierna è anche l'esito di un duro conflitto politico e istituzionale tra il Comune, retto da Nilo Piccoli (dopo il 1964 da Edo Benedetti), e la Provincia,

³ La *Carta d'Atene* è il testo urbanistico elaborato dal quarto Congresso internazionale d'architettura moderna nel 1933 e pubblicato in Francia nel 1938 da Le Corbusier, che ne fu il principale estensore. Fu tradotta e pubblicata in Italia nel 1960.

⁴ Giuseppe Samonà, *La nuova dimensione della città*, in *Urbanistica. Conversazioni*. Ripreso in Giuseppe Samonà, *L'unità architettura-urbanistica: scritti e progetti 1929-1973*, a cura di Pasquale Lovero, Milano, Franco Angeli, 1978, pp. 365-366.

governata da Bruno Kessler. Non si tratta solo di diversi orientamenti politici, di un conflitto di competenze o della necessità di assicurare la conformità tra il piano territoriale della Provincia e il piano urbanistico comunale.

Il conflitto eccedeva anche l'abituale dialettica tra amministrazione centrale e periferica, tra capoluogo e valli: era in discussione la stessa potestà urbanistica del Comune. A radicalizzare i contrasti non furono gli interessi particolari ma le dirette conseguenze di un programma urbanistico che aveva come obiettivo il *superamento* della città tradizionale, sia nella forma fisica, sia - inevitabilmente - in quella amministrativa. E se gli aspetti *fisici* del PUP non furono probabilmente compresi appieno nemmeno da chi lo promosse, le conseguenze sull'attività amministrativa risultarono invece subito evidenti a tutti⁵.

Sul piano formale e istituzionale, questo scontro aveva un solo esito possibile: la resa del Comune di fronte al prevalente potere provinciale. Sul piano sostanziale, però, non c'è stato un vero vincitore. Ci sono stati piuttosto due sconfitti: il meccanismo dei veti incrociati, dei reciproci boicottaggi, delle calcolate inerzie ha dato luogo a un ibrido composto da frammenti di entrambi i modelli, senza una vera logica, con dispendiosi duplicati e penalizzanti omissioni. Soprattutto, ne è uscita male la città, che sconta oggi errori d'impostazione difficilmente sanabili.

Scrivava Edo Benedetti presentando il PRG definitivamente approvato nel 1968 (sei anni dopo la sua prima adozione):

Il piano regolatore generale di Trento è diventato realtà. Una realtà sofferta, e per questo più sentita, avvertasi dopo traversie e complesse vicende che ne hanno prolungato l'iter, sollevando motivi di perplessità e incertezze⁶.

A questo doloroso *incipit* si aggiungevano le dubbiose dichiarazioni dell'assessore all'urbanistica del Comune, Marco Eccel, che esprimeva

la convinzione di aver creato uno strumento interlocutorio largamente perfettibile, nelle successive fasi della pianificazione territoriale, cui dovremo adempiere e dovremo adempiere per obbligo di legge, anche se non ne fossimo convinti: ma dobbiamo essere intimamente convinti⁷.

⁵ A rendere problematica la comprensione del PUP influirono diversi fattori. In primo luogo, la "campagna urbanizzata" era un ossimoro difficilmente traducibile in una visione precisa: un'espressione che molti scambiarono per una metafora astratta. In secondo luogo, i contenuti socio-economici ebbero di gran lunga più attenzione di quelli propriamente urbanistici, considerati subordinati ai primi. In terzo luogo, la prosa oscura di Samonà costituiva indubbiamente un ostacolo alla sua comprensione (talvolta persino per l'autore, a giudicare dalla concentrazione di errori sintattici e grammaticali). Infine i contenuti del PUP erano avvolti da un'aura di progresso che ancora non s'è del tutto dissolta. Tutto ciò non ha certo favorito la già difficile lettura delle tavole di un piano urbanistico. In conclusione, è probabile che la maggior parte della classe politica avesse idee piuttosto vaghe su ciò che Samonà aveva effettivamente inserito nelle tavole del PUP.

⁶ *Presentazione del Sindaco*, in *Comune di Trento. Piano regolatore generale*, Trento, TEMI, 1968.

⁷ *Dichiarazione dell'assessore all'urbanistica*, in *Comune di Trento. Piano regolatore generale*, Trento, TEMI, 1968.

Le “successive fasi della pianificazione territoriale” cui Eccel scetticamente si riferiva non erano, come sarebbe logico attendersi, i piani particolareggiati di attuazione; erano invece i piani comprensoriali previsti dal PUP, all’interno dei quali il Comune sperava (vanamente) di riaprire la partita appena persa.

Le competenze urbanistiche dell'autonomia e il PUP

A proposito di comprensori, è necessario aprire un breve capitolo sulla vicenda del già citato *Codice dell'urbanistica*, redatto (1960-61) da Samonà e Astengo con l’obiettivo di sostituire la legge urbanistica nazionale. Tra gli aspetti salienti, oltre all’esproprio generalizzato dei terreni da urbanizzare e da cedere in diritto di superficie, figurano il ruolo centrale del piano territoriale regionale (redatto in base alla programmazione economica nazionale) organizzato in piani comprensoriali e infine i comprensori stessi come enti attuatori della pianificazione regionale. In questo nuovo assetto della pianificazione, i Comuni, tradizionalmente responsabili del progetto del loro territorio, risultano sostanzialmente esautorati.

Il *Codice*, trasformato in disegno di legge dal ministro Fiorentino Sullo (giugno 1962), arrivò fino sulla soglia del Parlamento, ma venne ritirato in seguito a una violenta campagna di stampa che causò il declino politico del suo promotore. Respinto a Roma, il *Codice* di Samonà trovò nello stesso periodo una provvidenziale seconda *chance* nella Provincia autonoma di Trento, dotata di competenza legislativa primaria nel settore urbanistico. Eliminate le controverse norme su espropri e proprietà pubblica del suolo (di cui si sospettava l’incostituzionalità), la Provincia decise di accogliere il principio dell’inscindibile rapporto tra pianificazione economica e territoriale, e di stabilire l’assetto urbanistico generale a questa vasta scala, delegandone l’attuazione ai comprensori, secondo la proposta dell’INU.

Nasce così il PUP, il primo piano “urbanistico” a livello provinciale. Il PUP non è un piano territoriale che si limiti a coordinare i vari piani regolatori comunali e delineare le reti infrastrutturali, lasciando ai comuni la libertà e la responsabilità delle scelte urbanistiche all’interno del loro territorio. Nella visione di Samonà, il piano regolatore comunale era sostanzialmente inadeguato di fronte al nuovo compito: urbanizzare la campagna secondo i criteri della Carta d’Atene e secondo le necessità dello sviluppo industriale. Di conseguenza, i poteri urbanistici dei comuni erano destinati a una drastica compressione; Giunte e Consigli non erano tuttavia disposti a lasciarsi spogliare delle loro tradizionali prerogative, a cominciare dal Comune di Trento.

La città di Marconi e Piccoli

Si dice che il sindaco Piccoli abbia presentato al Consiglio comunale il PRG di Marconi, nel novembre 1962, dicendo all’incirca: “di là ci sono le tavole del piano regolatore elaborato da un noto professore di Roma, ma è inutile che an-

diate a vederle perché tanto non capireste niente”. Vera, verosimile o falsa che sia, quest’affermazione non rende giustizia al progetto di Marconi. Sebbene, in parte, fosse già un compromesso pasticciato tra le scelte di Marconi e quelle di Samonà, nelle sue linee generali quel piano era abbastanza chiaro. Forse non tutta la classe politica d’allora (e di quella odierna) era in grado di decodificare il significato - non proprio palese - delle tavole di un piano urbanistico, ma almeno le idee di fondo erano chiare e per comprenderle bastava leggere la relazione. Del resto, il progetto del nuovo PRG era stato accolto dai cittadini con notevole attenzione e una gran voglia di capire cosa fosse un “piano regolatore”⁸.

Diretrici di sviluppo

In primo luogo, Marconi non voleva che il nucleo storico della città si venisse a trovare in posizione baricentrica rispetto all’espansione futura, e fosse quindi attraversato da flussi di traffico generati da insediamenti contrapposti, a nord e a sud del centro stesso. Un principio urbanistico di carattere generale, rafforzato qui dalle condizioni orografiche: il centro storico di Trento è disposto di traverso, come una diga a sbarramento della valle, tra la montagna e il fiume; è impossibile da attraversare con nuove arterie ed è difficilissimo da aggirare per mancanza di spazio (fig. 1). Marconi era un urbanista molto sensibile al tema della conservazione del patrimonio storico, ed esclude qualsiasi opera infrastrutturale che lo potesse danneggiare. Lo sviluppo urbano doveva essere quindi tutto rivolto a sud, nella piana attorno al Fersina, proseguendo lungo le linee d’espansione naturale fino ad allora seguite, in sostanziale continuità con i tessuti urbani già formati. In questa espansione avrebbero dovuto collocarsi anche le nuove funzioni direzionali. Nel lungo periodo, la crescita urbana avrebbe potuto sfruttare la lunga fascia tra la ferrovia e il fiume. Infine, l’espansione urbana avrebbe trovato nella campagna un confine invalicabile (almeno nelle intenzioni): qui erano consentite solo residenze agricole a due piani con un lotto minimo di 7500 m².

Densità e compattezza

La città pensata da Marconi era indubbiamente parsimoniosa nel consumo di suolo. Lo dimostrano chiaramente gli indici urbanistici previsti nelle varie zone, che raggiungevano valori molto elevati. Simili, del resto, a quelli dei centri storici. Nelle zone residenziali intensive, gli indici di fabbricabilità del PRG arrivavano quasi a 7 m³/m² con densità territoriali che superavano i 300 ÷ 400 ab./ha. La densità, in particolare, era l’indice fondamentale di tutto il piano, il parametro di controllo della sua efficienza urbanistica. Venne calcolata per le parti già edificate e di

⁸ La cronaca di Trento dell’“Alto Adige” del 4 dicembre 1962, qualche giorno dopo la pubblicazione del piano, si apre con un eloquente titolo a nove colonne: “Adesso si comincia a capirlo” (fig. 5).

nuova edificazione, in funzione delle tipologie edilizie, degli indici di fabbricabilità, della dimensione dei vani, del coefficiente d'affollamento. Si calcolò la densità fondiaria (in base alla superficie del lotto) e quella territoriale (in base alla superficie urbanizzata); la densità teorica massima e quella che si poteva presumibilmente ottenere. Non è inopportuno evidenziare che la densità (popolazione per ettaro urbanizzato) è precisamente l'inverso del consumo di territorio (m² urbanizzati per abitante) e che il nostro territorio urbanizzabile è evidentemente scarso.

Infrastrutture

Tra le previsioni più significative del PRG di Marconi troviamo i due caselli autostradali a nord e a sud (evitando il casello a ridosso del centro storico), l'anello di scorrimento attorno alla città (evitando lo sventramento di Piedicastello) e la realizzazione di un viale di gronda lungo l'argine est dell'Adige, con sottopasso ferroviario all'altezza del cimitero (evitando di manomettere via Verdi).

Questo schema infrastrutturale era chiaramente orientato alla protezione dei tessuti urbani più delicati (in particolare del centro storico) dai flussi passanti e di scorrimento e alla graduale dispersione del traffico all'interno della città, evitando immissioni esterne troppo concentrate e flussi interni troppo intensi. Tipicamente *civile* era infine l'ipotesi di utilizzare l'argine sinistro come strada di gronda su cui consolidare il bordo del tessuto urbano e riorganizzarne la rete viaria, come lungo gli argini del Tevere a Roma o dell'Adige a Verona.

La città di Samonà e Kessler

La prosa antiurbana è ricca di descrizioni negative della città, di solito contrapposta a un'idilliaca campagna, ma poche raggiungono l'asprezza della critica che Samonà inserisce nella relazione del PUP agli insediamenti urbani tradizionali, visti come

localizzazioni pletoriche [dove] si forma la congestione, come conseguenza dell'accresciuto accentramento e ne deriva il malessere dell'addensamento che provoca la scarsità ed il rapido invecchiamento dei servizi collettivi troppo usati ed affollati, il disagio d'abitare nei tristi quartieri fatti di case sovraccariche d'inquilini, il tormento di mancare della capacità d'acquisto adeguato [sic] ai prezzi di concentrazione⁹.

Nel piano "urbanistico" provinciale, millenni di cultura urbana sono liquidati in queste poche righe confusamente apocalittiche. Le prescrizioni che Samonà detta a Marconi vanno lette in questa chiave, così come le previsioni del PUP.

⁹ Giuseppe Samonà, *Relazione illustrativa. Teoria e criteri urbanistici del progetto*, in *Piano urbanistico del Trentino*, Venezia, Marsilio, 1968, p. 110.

Le linee guida del PUP per Trento

Le direttrici proposte da Samonà per lo sviluppo di Trento sono esplicite:

nella collina l'espansione residenziale per nuclei vincolati alle volumetrie di dimensioni tradizionale [sic]; a valle una struttura di carattere terziario non vincolata alla tirannia del tessuto edilizio di tipo tradizionale residenziale e quindi predisposta nella zona più adatta ad accoglierla, che è quella verso nord¹⁰.

La decisione di trasferire l'intero fabbisogno residenziale sulla collina est sarebbe - secondo Samonà - "di per sé ovvia". Quanto alle "volumetrie", nell'espansione collinare più direttamente riconducibile al PUP (l'insediamento di Madonna Bianca, fig. 8) i volumi edificati non furono certo tradizionali, né per tipi né per dimensioni.

Le attività terziarie erano previste a nord perché la zona era pressoché *tabula rasa*, quindi liberamente disponibile ad ospitare "la struttura direzionale fondamentale".

Per contro, ogni sviluppo a sud (come avrebbe invece voluto Marconi) era risolutamente escluso:

La tendenza delle strutture edilizie attuali a estendersi verso sud si è realizzata ormai con un insieme di opere che hanno [sic] compromesso tutta questa parte della città e non si prestano [sic] più a ricevere pienamente ed efficacemente una organizzazione strutturale veramente moderna e rappresentativa, quale dovrebbe essere la forma urbana della nuova Trento¹¹.

Tipologia

Samonà ci offre una descrizione di come dovrebbe essere la nuova città "veramente moderna e rappresentativa" prevista per la zona nord:

il Piano individua una tipologia di carattere uniforme a torri di dimensioni molto elevate secondo uno schema allineato, nel verde attrezzato [...] nel quale dovranno trovare efficace continuità le varie attrezzature di servizio sociale e soprattutto di carattere commerciale. Esse potranno organizzarsi in ampie platee contenitrici di edifici collettivi di vario carattere, cinema, ristoranti ecc.¹².

Alte torri intervallate da ampie piastre immerse nel verde: una descrizione concisa ma eloquente che aderisce alle megastrutture urbane in voga in quegli anni e fortunatamente, nella maggior parte dei casi, irrealizzate.

¹⁰ Giuseppe Samonà, *Relazione illustrativa. Indicazione sui comprensori, Piano urbanistico del Trentino*, in *Piano urbanistico del Trentino*, Venezia, Marsilio, 1968, p. 183.

¹¹ Samonà, *Relazione illustrativa*, p. 183.

¹² Samonà, *Relazione illustrativa*, p. 184.

Rimane infine la zona industriale, che Samonà voleva collocare ancora più a nord, quanto più lontano possibile dalla città “rappresentativa”, addossandola a Lavis.

Nel suo complesso, lo schema insediativo è evidentemente disposto secondo i principi lecorbusiani: si abita in collina (“dove il danno portato all’agricoltura [...] è meno grave”), si lavora nella piana dell’Avisio e ci si *ricrea* a Centochiavi.

Infrastrutture

Abitare, lavorare, ricrearsi: le prime tre funzioni contemplate dalla carta d’Atene e concepite come insediamenti indipendenti sparsi sul territorio, implicano che la quarta, la circolazione, sia adeguatamente irrobustita per far fronte al pendolarismo quotidiano che accompagna i cittadini dall’una all’altra (fig. 7).

Serve quindi un’autostrada con uscita diretta verso il centro storico, per collegare la città con i territori lontani. Ma soprattutto è indispensabile una superstrada collinare, “la nuova strada fondamentale della collina” che da Man avrebbe dovuto risalire fino a Villazzano e Cognola, e di qui scendere a Martignano, Meano e sfociare infine a Lavis. Una nuova superstrada, cioè, che attraversasse tutta la zona residenziale collinare e la collegasse con l’area produttiva a sud dell’Avisio, per raggiungere di qui il nuovo centro direzionale a Centochiavi.

Senza passare per via Brennero, però, che in quegli anni ospitava ancora industrie considerate “completamente fuori carattere”. Nasce qui l’attuale via Zambra (fig. 4), la diramazione incomprensibilmente obliqua che si diparte da via Brennero verso est, subito a sud dello svincolo della tangenziale, realizzata quando ormai gli “insediamenti industriali molesti” avevano già cessato la loro attività.

Il problema dell’attraversamento del centro storico, reso inevitabile dal nuovo centro direzionale a nord, è affrontato in modo piuttosto disinvolto con una nuova strada dietro il Castello del Buonconsiglio, sopra la Fossa dei Martiri. Fortunatamente, questo *by-pass* non sarà mai realizzato, non solo per l’inammissibile sfregio che avrebbe causato a uno dei principali monumenti della città e della Storia patria, ma anche per l’impossibilità tecnica della sua realizzazione.

Le modifiche imposte dalla Provincia

Il PRG di Marconi fu tempestivamente adottato dal Consiglio comunale nel 1962, ed era già in parte adeguato alle decisioni di Samonà. Il PUP era ancora in gestazione, e vedrà la luce solo cinque anni dopo. Se il PRG fosse stato approvato prima del PUP, avrebbe costituito un vincolo per il PUP stesso: non è quindi un caso se la definitiva approvazione provinciale del PRG di Marconi (o di quel che ne rimase) avvenne solo sei anni dopo, nel 1968, l’anno successivo all’entrata in vigore del PUP.

Nel frattempo, la Commissione urbanista provinciale (CUP) compì ogni sforzo per “conformare” il piano regolatore del capoluogo al modello urbano adottato dalla Provincia.

La prima variante (1964)

Le osservazioni che la CUP rivolse nell'agosto del 1963 al piano di Marconi rasentavano l'insolenza. Si cominciò col contestare l'incarico a Marconi, dato senza concorso, come se questa fosse la prassi e come se Samonà fosse stato incaricato dalla PAT in tal modo; si proseguì col contestare al PRG di non sapere dare adeguato seguito all'intenzione di fare di Trento la Capitale della Regione (qual è, in effetti, secondo lo Statuto speciale).

Tra le numerose contestazioni, le più sorprendenti, per non dire stravaganti, furono quelle di merito. In primo luogo la CUP contestò al Comune di non essersi limitato a indicare la viabilità principale (la rete dei collegamenti urbani), ma anche quella secondaria (la maglia viaria che dà forma ai tessuti urbani)¹³. In secondo luogo, la CUP contestò il fatto che il PRG indicasse singolarmente le aree da destinare a servizi dando ad esse specifica destinazione.

In sostanza, la CUP rimproverava al Comune di Trento il fatto stesso di aver redatto diligentemente il suo PRG, entrando così in conflitto con la Provincia in almeno due ambiti: a) il modello di città, di cui la trama viaria dei tessuti urbani costituisce la matrice; b) le scelte localizzative dei servizi pubblici, che la PAT rivendicava per sé. In altri termini: la CUP dimostrava di considerare la città di Trento come un mero frammento della *campagna urbanizzata* teorizzata da Samonà, al cui modello insediativo doveva conformarsi ed entro la quale i suoi elementi urbani dovevano essere dispersi secondo criteri sovracomunali.

Dimensionamento e scelte localizzative

La CUP sosteneva che il fabbisogno di zone residenziali previsto da Marconi fosse sovrastimato. In effetti, la capacità del PRG era di ben 190 mila abitanti, ma il Comune aveva buone ragioni per ribadire che si trattava solo di un valore teorico, che prudenzialmente teneva conto di una serie di fattori che ne avrebbero inevitabilmente ridotto la capacità effettiva. Inoltre, tale previsione era riferita a uno strumento, il PRG, che non ha limiti temporali, e di cui si prevedeva

¹³ Riguardo alla rete stradale, la polemica tra CUP e Marconi ha toni surreali, come se disegnare le strade urbane fosse un abuso: da un lato la CUP imputa al PRG di non limitarsi all'indicazione della viabilità principale, ma anche a parte della viabilità minore; dall'altra il Comune si difende sostenendo che “per viabilità minore sono da intendere soprattutto le strade di lottizzazione; e queste non sono affatto indicate negli elaborati del PRG; nel quale i comprensori circuiti dalle strade hanno sovente grandi dimensioni”. Tali, purtroppo, sono in gran parte rimasti. *Comune di Trento. Piano regolatore generale*, Trento, TEMI, 1968, p. 46.

la progressiva realizzazione per fasi. Più dubbia appare la motivazione che in tal modo si sarebbe calmierato il prezzo dei terreni.

È opportuno notare come la città attuale, che conta poco più della metà degli abitanti previsti, occupi un territorio molto più vasto di quello che Marconi aveva messo a disposizione. Se ci fu un errore nella previsione delle zone residenziali fu quindi, semmai, per difetto. In realtà l'abnorme consumo di territorio si deve a scelte "politiche" dei PRG successivi: la progressiva riduzione della densità edilizia; la crescente quota di insediamenti semintensivi nella periferia e nei sobborghi.

La CUP insisté perché nel PRG fossero inserite le zone terziarie a nord. Tocò in questo caso al Comune ribattere che il dimensionamento delle zone terziarie fatto da Samonà era eccessivo, e che il fabbisogno prevedibile poteva essere soddisfatto dalle zone terziarie esistenti e da quelle che il PRG aveva già previsto a sud.

Infrastrutture

Sul piano delle grandi infrastrutture, il principale conflitto riguarda il tratto ovest della tangenziale, che la CUP voleva affiancare all'autostrada in destra Adige, com'è oggi. In tal modo, obiettò il Comune, si produce un duplicato dell'autostrada che non offre i necessari allacciamenti con la città (fig. 6).

Il PRG prevedeva invece un sistema più articolato: l'ampliamento della strada in sinistra Adige come collettore e distributore del traffico urbano; l'uso dell'autostrada, dotata di caselli a nord e a sud, come *by-pass* per il traffico in transito; una nuova via ad ovest dell'autostrada per collegare le frazioni e la strada del Bus di Vela.

In accordo con l'ANAS, nella prima variante il Comune mantenne le sue scelte. Accettò invece d'inserire nel PRG la strada di collegamento tra via Brennero e piazza Venezia passante alle spalle del Castello, pur con molte riserve e nell'esplicita convinzione che fosse di fatto irrealizzabile.

La variante definitiva (1968)

Con apprezzabile solerzia, nel febbraio del 1964 il Comune adottò la variante che teneva parzialmente conto delle osservazioni espresse dalla CUP nell'agosto 1963. Le osservazioni della CUP alla variante saranno espresse solo due anni dopo, nel giugno del 1966 e deliberate dalla Giunta a distanza di tre anni, nel marzo del 1967, un mese dopo l'approvazione della nuova legge urbanistica provinciale e nell'imminente pubblicazione del PUP.

La nuova delibera provinciale obbligava il Comune a recepire puntualmente tutte le indicazioni della CUP: è la resa del Comune e il definitivo abbandono del piano Marconi, che infatti non firmò la relazione della variante definitiva,

nel giugno del '68. Plinio Marconi del resto si trovava a Roma, nel suo ultimo anno di rettorato, a fronteggiare un altro problema: la contestazione studentesca. In calce troviamo la firma - illeggibile, precisano i documenti ufficiali - dell'Ingegnere Capo.

Infrastrutture

Tra le modifiche che la PAT impone perentoriamente al Comune si ritrovano il casello autostradale unico (nella posizione in cui è oggi, parzialmente chiuso), la circonvallazione in destra Adige (oggi deviata, dopo lo sventramento di Piedicastello), la superstrada sulla collina est e l'ulteriore potenziamento dell'arteria passante a monte del Castello del Buonconsiglio, entrambi mai realizzati.

La strada dietro al Castello era parte del "braccio est" che doveva lambire il centro unendo via Brennero con piazza Venezia, piazza Fiera, viale Verona. Il "braccio ovest" era costituito da corso Buonarroti, sovrappasso ferroviario di San Lorenzo, via Rosmini. La strada di gronda in sinistra Adige veniva cancellata.

La superstrada collinare era la già citata "nuova strada fondamentale della collina" prevista dal PUP da Man a Villazzano, Cognola, Martignano, Meano e con sbocco a Lavis.

Disegno urbano

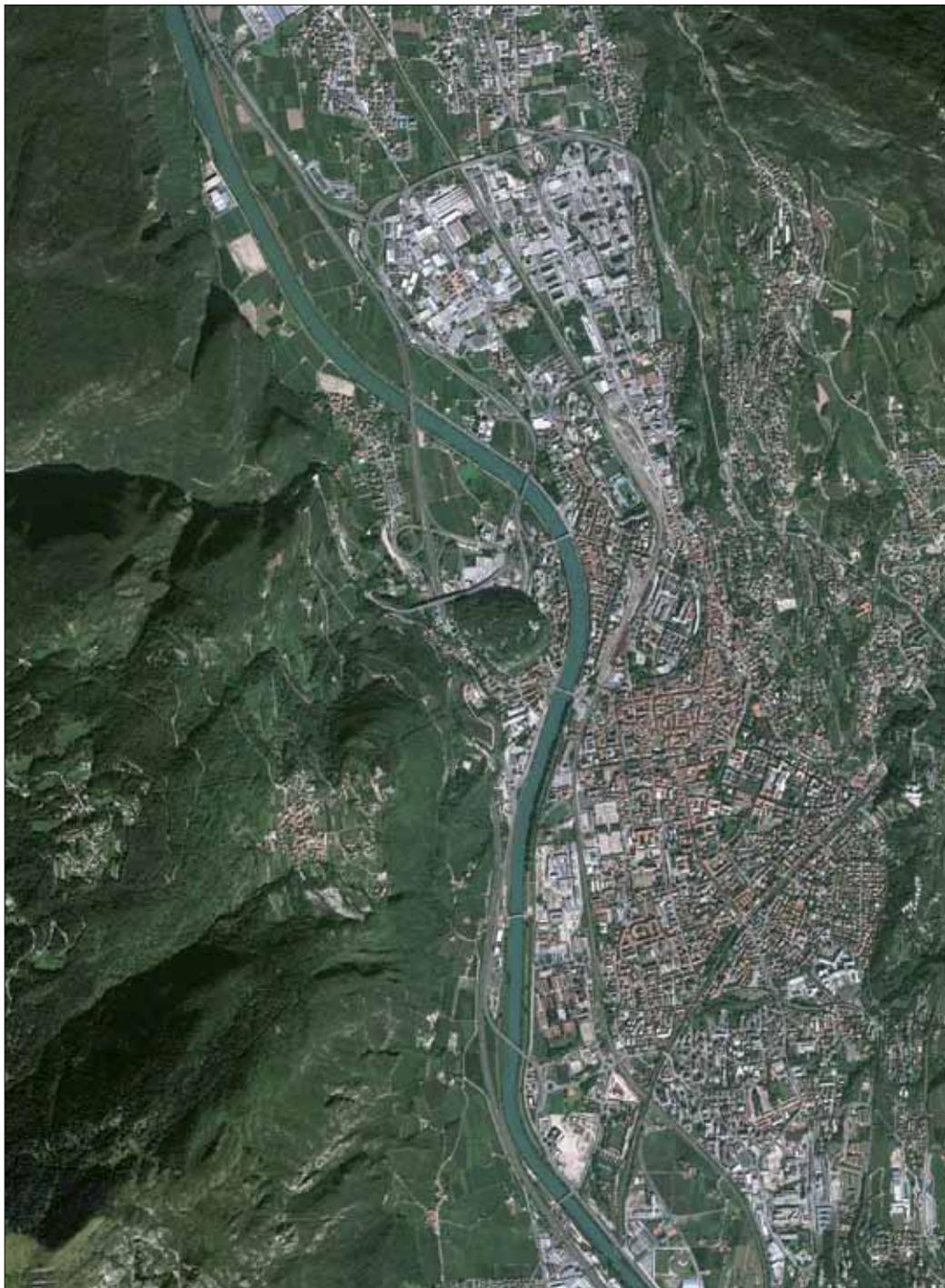
La Provincia impose infine la cancellazione dal PRG dei principali elementi che concorrevano a comporre il cosiddetto "disegno urbano". Pretese cioè la rimozione degli elementi che danno forma effettiva alla città: il tracciato delle strade e le previsioni tipologiche. Infatti, il reticolo stradale definisce la struttura urbana in modo permanente; la scelta dei tipi edilizi ne caratterizza gli spazi (sia pubblici, sia privati), ne determina la densità e la compatibilità con le funzioni urbane. L'interdizione della PAT è finalizzata a svuotare, per quanto possibile, il PRG di contenuto formale. Più che una questione di metodo è una questione di merito: ciò che si vuole evitare è proprio *quella* città che Marconi stava prefigurando.

Le prescrizioni del piano, inizialmente articolate in venti zone, ciascuna dotata di specifici caratteri morfologici, si riducono a una grossolana zonizzazione funzionale, dotata soltanto di indici. Spariscono così le indicazioni rivolte a determinare la qualità dei tessuti urbani, lasciando solo qualche parametro quantitativo.

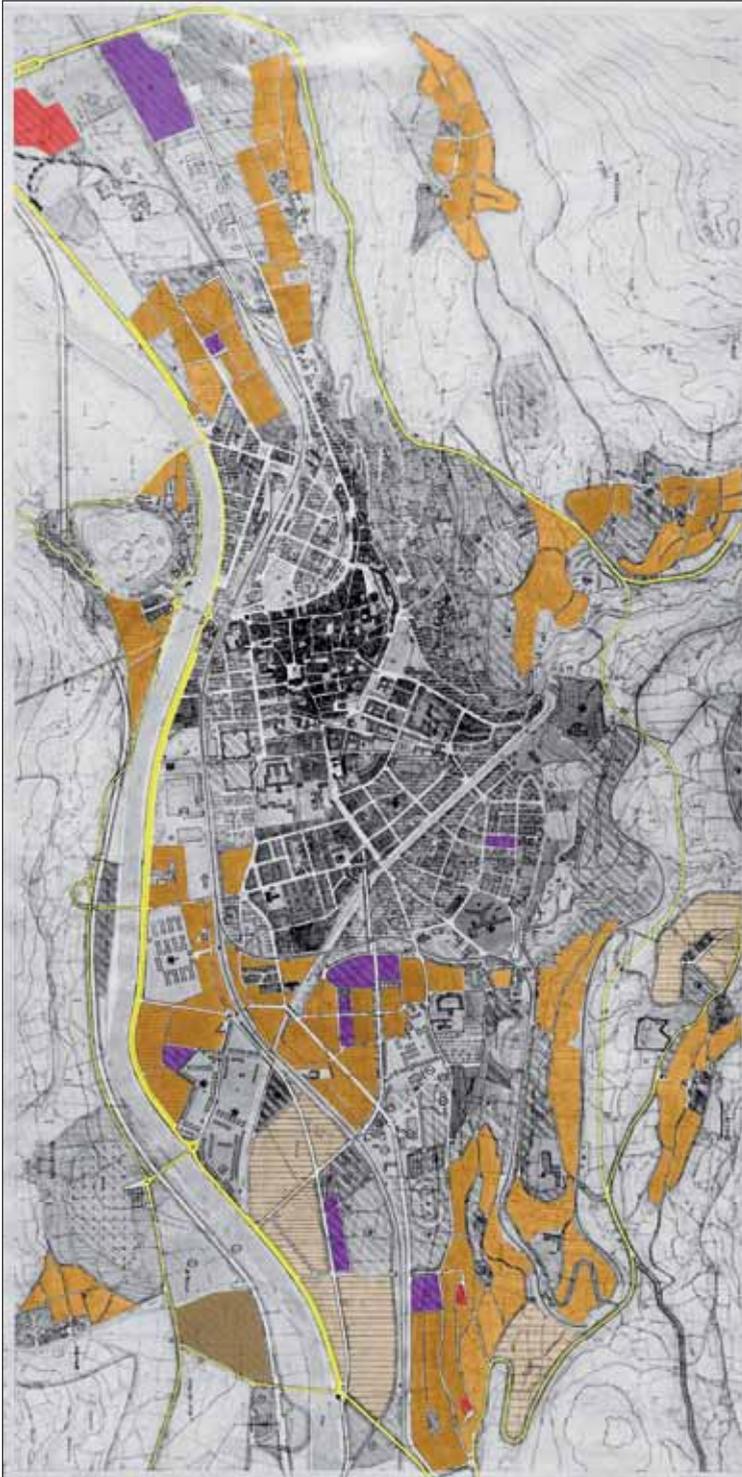
Con l'occasione, per meglio combattere il "malessere dell'addensamento", furono ridotti gli indici di fabbricabilità di tutte le zone residenziali, incrementando così il consumo di territorio. Infine, per cautelarsi da possibili tentativi d'insubordinazione, la PAT impose la rimozione di ogni facoltà interpretativa in capo al Sindaco.



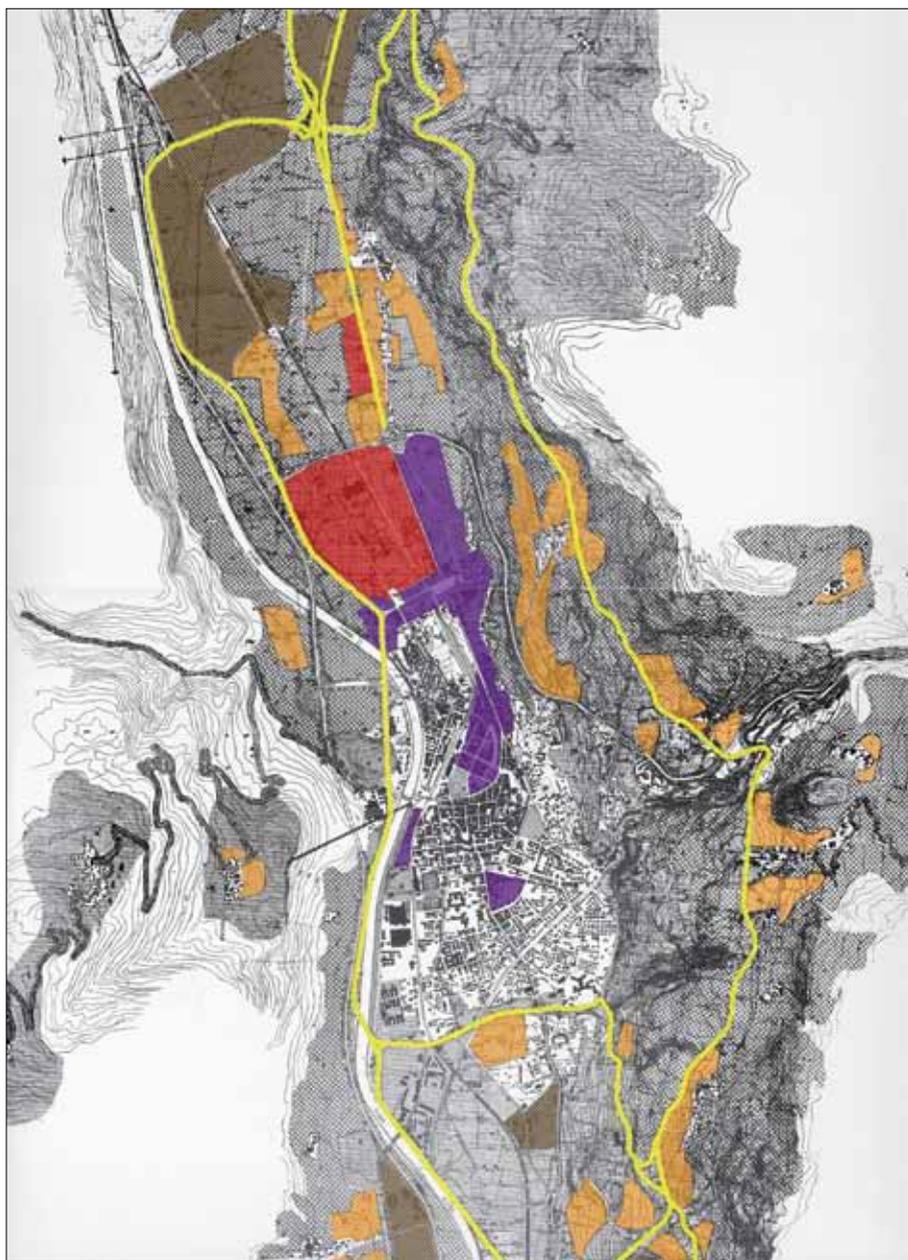
■ 1. Trento 1960 - La foto zenitale mostra Trento agli inizi degli anni '60. Questa è la situazione che trovarono Marconi e Samonà. A nord di Trento, oltre lo scalo ferroviario, nella campagna si vedono i fumi della Carbochimica e, al di là della ferrovia, la SLOI. A sud, oltre il viadotto ferroviario della Valsugana, il distretto militare e, di fronte, le nuove residenze a San Bartolomeo. Sulla collina, Martignano è ancora solo un grumo di case. In quegli anni Trento stava per raggiungere la soglia dei 75 mila abitanti



■ 2. Trento 2011 - Cinquant'anni dopo, Trento supera i 117 mila abitanti: un incremento del 56 per cento. Il consumo di territorio è stato enormemente superiore ed è difficilmente calcolabile perché al suolo effettivamente urbanizzato si dovrebbero aggiungere i frammenti ormai inclusi all'interno di un'impronta urbana incoerente e frastagliata. È la "campagna urbanizzata" teorizzata negli anni '60 e ribattezzata "città in estensione" il decennio successivo. Oggi è nota universalmente come *urban sprawl* (dispersione urbana) e costituisce uno dei principali problemi urbanistici, economici, ecologici e sociali



■ 3. PRG '62, Tavola 6, zonizzazione delle principali funzioni urbane - La residenza (ocra le nuove zone, ocra chiaro quelle di riserva) è disposta prevalentemente a sud del viadotto ferroviario e all'interno della tangenziale. Per i sobborghi si prevede una compatta espansione. Le zone terziarie (viola) e commerciali (rosse) sono distribuite all'interno dei tessuti residenziali, con una concentrazione subito a sud del viadotto ferroviario, nel nuovo "cuore urbano". A nord si prevede un quartiere fieristico e una zona per il commercio all'ingrosso. Per l'industria (marrone) si prevede l'espansione della zona industriale di Ravina, in accordo col PUP. La cartografia del PRG '62 è andata persa. L'immagine è ricavata da una fotografia trovata negli archivi della Camera di Commercio di Trento



■ 4. PUP '67, Tavola C5.2 e C5.3, zonizzazione delle principali funzioni urbane - Le nuove zone residenziali (ocra) sono tutte all'esterno dell'attuale tangenziale (con una modesta eccezione a sud del Fersina) in massima parte sulla collina orientale e nel fondovalle a nord, vicino alla grande zona industriale (marrone) a cavallo della foce dell'Avisio. A nord, tra la città storica e la tangenziale si estende una vastissima zona terziaria (viola) che comprende la zona "direzionale" e quella commerciale (rosso). A sud, nessuna espansione: a concludere definitivamente la città è collocata una zona industriale all'altezza di San Bartolomeo. Con riferimento alla viabilità principale (giallo) si noti come la "strada fondamentale" di collegamento tra le diverse zone sia molto più esterna dell'attuale tangenziale

La città, oggi

La città, come oggi ci appare, corrisponde in gran parte alla “campagna urbanizzata” voluta da Samonà, con le cospicue eccezioni della zona sud, dov'erano previsti vasti parchi urbani, e di una collina meno urbanizzata di quanto il PUP avrebbe voluto: dobbiamo infatti immaginare collocato sulle alture a est di Trento, in aggiunta a quanto oggi esistente, la maggior parte dello sviluppo residenziale oggi presente a sud del Fersina (figg. 2 e 10).

Proviamo invece a immaginare la città come l'avrebbe voluta Marconi. Il centro storico si troverebbe quasi all'estremità nord, circondato da una piccola espansione. La maggior parte dello sviluppo urbano si troverebbe nella piana a sud, di là e di qua del Fersina, e conterrebbe anche gli insediamenti terziari, le cosiddette “zone direzionali”, fino ad affacciarsi sull'Adige. Alle Ghiaie ci sarebbero ampie zone residenziali. Le zone produttive sarebbero concentrate sempre a sud, al di là del fiume. Oltre il confine della città la campagna sarebbe rimasta tale, priva di frammenti urbani e di costruzioni sparse, e la collina ospiterebbe solo limitati gruppi di villini e qualche addensamento residenziale attorno ai vecchi nuclei abitati.

Insomma: se si fosse seguito il PRG di Marconi Trento sarebbe oggi molto simile a Bolzano, che ha la parte storica decentrata tra l'Isarco e il Talvera, l'espansione residenziale e terziaria nel fondovalle chiaramente orientata in una sola direzione (ovest) oltre il Talvera, e le zone produttive a sud, separate dall'Isarco. Bolzano è una città ordinata e compatta che occupa poco più di un terzo del territorio occupato da Trento, e che per questo è ancora circondata da campagna e al suo interno ha mantenuto elevati livelli di mobilità ciclo-pedonale (fig. 9).

Linee di sviluppo

Il conflitto tra i due modelli urbani ha generato un vero *fall-out* edilizio. Aniché prevalere l'una sull'altra, le due linee di sviluppo si sono sommate e Trento s'è espansa in ogni direzione: sia verso nord e sulla collina est, come voleva Samonà; sia verso sud, ben oltre il piano di Marconi. Trento è ormai un confuso *continuum* che ha invaso il fondovalle da Lavis a Mattarello, e la collina fino al limite dei boschi.

Le zone produttive sono sparse un po' ovunque, così come i servizi, generando all'interno della città una sorta d'erraticità generale. La mancanza di un disegno complessivo è evidente, il consumo di territorio è abnorme.

La zona di Trento nord, il grande insediamento direzionale “rappresentativo della Trento moderna”, fedelmente edificato sulla base di un piano di lottizzazione firmato anche dall'arch. Sergio Giovanazzi, principale collaboratore di Samonà (quindi, in certa misura, realizzazione “autentica”), è una banale periferia che non offre un solo luogo che valga la pena menzionare, o frequentare, a parte i centri commerciali che esercitano una forte capacità attrattiva.

■ 5. Il PRG e la città - La pagina de l'Alto Adige dedicata al primo PRG del dopoguerra si apre con un titolo eloquente. Il piano regolatore generale - una novità per i cittadini - aveva incontrato difficoltà di comprensione. Per questo era stato predisposto un disegno semplificato, con una simbologia analogica: le zone industriali sono rappresentate da fabbriche con la ciminiera, le zone residenziali semi-intensive da casette e quelle intensive da palazzi con un numero di piani proporzionato all'indice di edificabilità



La zona industriale di Spini, imposta dalla CUP, faticosa da raggiungere e ancora in gran parte incompleta, è oggi in fase di deindustrializzazione. Essendo così fuori mano, non si sa in cosa possa riconvertirsi, a parte carceri e caserme. E pensare che per fornire braccia al motore economico posto nella piana dell'Avviso erano state potenziate le capacità insediative di Gardolo, Roncafort, Meano e Gazzadina.

Forma urbana

Come già osservato, per esplicito divieto provinciale la città è cresciuta priva di un disegno *tradizionale*, composto cioè da una trama di strade, piazze, isolati. Ma Trento è cresciuta anche senza un disegno "moderno": difficile dire se per inerzia amministrativa, incompienza del progetto samoniano o scarsa adesione culturale ai modelli cui era informato. Probabilmente, tutti questi fattori hanno avuto il loro peso. Del resto, si deve anche ammettere che la mancata coerenza tra un piano urbanistico e la sua implementazione è un fenomeno molto diffuso, specie da quando l'urbanistica ha smesso d'essere "l'arte di costruire la città". Tuttavia, penso si possa sostenere che le motivazioni di fondo sono state prevalentemente culturali, in due accezioni: come scontro paralizzante e annihilante di due opposte culture urbane; come incompienza di tali culture da parte della maggior parte degli attori. Esclusi, ovviamente, Marconi e Samonà, che invece avevano chiarissimi i propri riferimenti disciplinari.

Così, da un lato è andata persa quell'intima adesione tra edifici e spazio pubblico cui si deve la forma coerente delle città italiane (inclusa Trento) fino a metà del '900; dall'altro non troviamo neppure - con l'eccezione delle brutte torri di Madonna Bianca - tracce di quel "gioco sapiente, rigoroso e magnifico dei volumi sotto la luce" cui aspirava l'architettura urbana di matrice lecorbusiana, una volta affrancatasi dalla "tirannia del tessuto edilizio tradizionale", come auspicava Samonà.

Rimangono solo i grandi circuiti stradali entro i quali l'edilizia si compone accidentalmente, per costruzioni isolate entro lotti recintati, serviti da passi carrai anziché da strade urbane e organizzati talvolta in doppia o tripla fila rispetto alla viabilità di collegamento. Rimangono solo le villette e le palazzine disperse in ogni luogo e soprattutto in collina, incapaci di costituire anche solo un embrione di struttura urbana. Rimangono le poche zone urbane realmente pianificate, come Trento nord, che tuttavia si limitano a riprendere il banale schema della lottizzazione a edifici isolati, estendendone oltre misura le dimensioni senza riuscire a raggiungere - quantomeno esteticamente - una sufficiente densità urbana.

Infrastrutture

L'autostrada ha oggi finalmente il casello sud voluto da Marconi, mentre il casello di Trento centro, voluto da Samonà è chiuso per chi intenda uscire dall'autostrada.

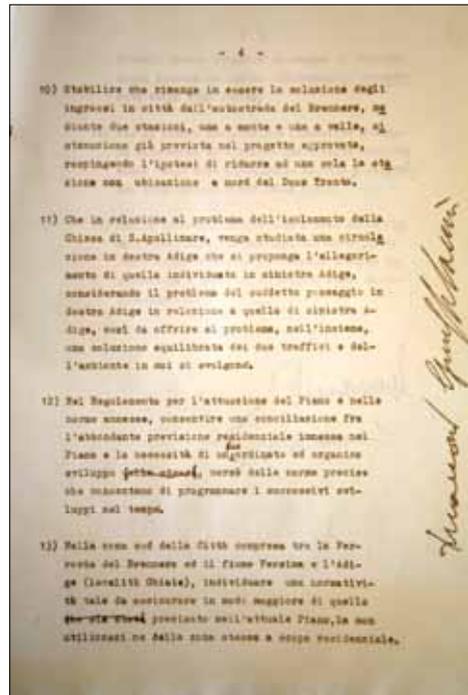
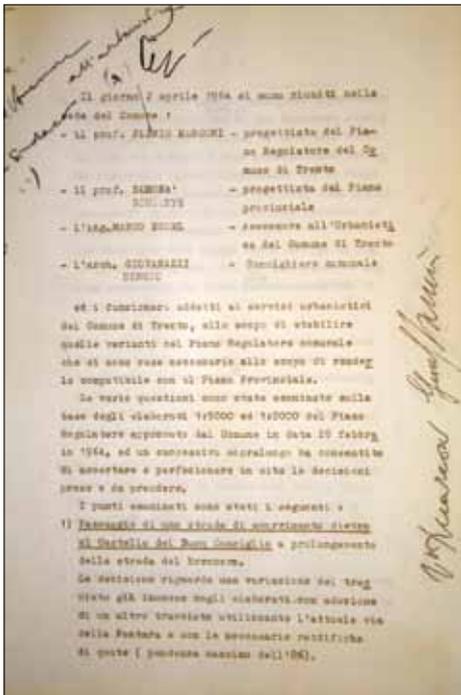
La tangenziale che ha sventrato Piedicastello è stata spostata a ovest (come ipotizzava Marconi) in galleria, ma rimane la scarsità di raccordi con la rete urbana. Della "strada fondamentale della collina" voluta da Samonà, non c'è traccia.

La zona sud, priva degli insediamenti terziari previsti dal PRG del 1962, gravita necessariamente, per gran parte dei servizi, sulla zona nord, ponendo il centro storico proprio nella situazione critica paventata da Marconi, ma senza alcuna infrastruttura a proteggerlo dai flussi che lo lambiscono: né il "braccio orientale" (per l'impossibilità di realizzare la strada dietro il Castello), né quello occidentale, né il viale di gronda in sinistra Adige (bocciato dalla CUP).

Nella zona nord ci si muove solo grazie a via Brennero che, secondo il PUP di Samonà, avrebbe dovuto essere trasformata in una strada di servizio, a *cul de sac* e accessibile solo da sud. Se da Cognola, Martignano o Villazzano si riesce faticosamente a scendere in città, lo si deve alla stradine ottocentesche o alla strada della Valsugana. Analogamente, nella zona sud la mobilità è ancora assicurata da una vecchia strada ormai urbanizzata, via Verona.

Il PRG di Vittorini

Dall'approvazione del piano ex-Marconi nel 1968, sono passati oltre vent'anni prima che un nuovo PRG provasse a rimettere ordine nello sviluppo della città. Iniziato nel 1987 dal sindaco Adriano Goio, adottato nel 1989 e conclu-



■ 6. Il “contratto” tra Marconi e Samonà - L’elaborazione del PRG di Trento è stata oggetto di una continua e faticosa mediazione tra Marconi e Samonà, secondo un immutabile *chicbé*: imposizioni provinciali, resistenze comunali e accordi via via disattesi. Il PRG del ‘62 era già in parte il risultato di un accordo tra il preside della Facoltà di Roma e quello dell’IUAV, ma le critiche della CUP rimisero tutto in discussione. La variante del ‘64 si sforzò di recepire parte delle osservazioni, ma apparve subito chiaro che la Provincia non si riteneva soddisfatta. Si decise allora di redigere un vero e proprio contratto tra Samonà e Marconi, in quindici punti, firmato a margine di ogni pagina, per risolvere una volta per tutte le principali controversie. Tra l’altro, al punto 10 si legge: “rimanga in essere la soluzione degli ingressi in città dall’autostrada del Brennero, mediante due stazioni, una a monte e una a valle, [...] respingendo l’ipotesi di ridurre ad una sola la stazione con ubicazione a nord del Doss Trento”

so nel 1991 dal sindaco Lorenzo Dellai, il PRG progettato da Marcello Vittorini ha avuto un iter molto meno travagliato. Forse perché era un piano di corto respiro, ricco di espressioni altisonanti ma povero di contenuti tecnici. Il Piano contiene un esplicito ripudio dei principi della Carta d’Atene, s’ispira quindi a un modello urbano¹⁴ molto più vicino a quello di Marconi che a quello di Sa-

¹⁴ “La qualità del sistema insediativo e la qualità urbana sono state finora piuttosto trascurate [...] Una qualità che si ritrova ormai soltanto nei centri stoici e nella città consolidata e che è fondamentale costituita dalla complessità del tessuto urbano e dalla integrazione nella sua «trama» di spazi e percorsi, di tutte le attività dei cittadini, dal lavoro alla residenza, al tempo libero, alle relazioni sociali, culturali, commerciali, alle funzioni di culto e di governo. Il «luogo» della qualità urbana si individua essenzialmente negli «spazi» (nelle strade, nei corsi, nelle piazze), di cui le recenti periferie, costruite per giustapposizione di aree monofunzionali, sono tragicamente prive”. Marcello Vittorini, *Relazione, in Comune di Trento. Piano regolatore generale*, Trento, TEMI, 1992, p. 21.

monà, ma tra le enunciazioni teoriche e le scelte del piano la relazione è estremamente labile. Vittorini individua correttamente il “male città” di Trento nel “pendolarismo esasperato” causato da insediamenti residenziali prevalentemente localizzati a sud e nei sobborghi e da insediamenti produttivi prevalentemente localizzati a nord¹⁵. Ma nel piano si stentano a trovare sia le invocate profonde modifiche al sistema della mobilità, sia una vera strategia di riallocazione delle funzioni urbane.

Il PRG di Vittorini appare quindi deludente, più che nelle intenzioni, nelle scelte tecniche che avrebbero dovuto essere conseguenti. Presentato come un grande piano di riforma urbana, paragonato in un eccesso d’ enfasi persino a quello di Sisto V per Roma, il PRG “della qualità urbana” che si ritrova “nelle strade, nei corsi, nelle piazze” si riduceva al *restyling* di via Brennero (rinominato per l’occasione Corso Brennero) sulla base di una schematica proposta di viale porticato. Per il resto, gli unici interventi riformatori diffusamente previsti erano di carattere suburbano: la trasformazione delle strade periferiche in *cul de sac*. Né erano previsti significativi interventi infrastrutturali: per risolvere i problemi della mobilità il PRG puntava tutto sulla trasformazione (meramente nominale) delle ferrovie locali in metropolitana, ma l’ipotesi non resse al primo esame tecnico¹⁶.

Sul piano del riequilibrio funzionale, il PRG di Vittorini prevedeva l’insediamento a sud (come avrebbe voluto Marconi) di un polo di ricerca per il terziario innovativo, ma neppure questa proposta ha trovato seguito.

A prendere definitivamente le distanze dal programma di Vittorini furono, una decina d’anni dopo, i tre “saggi”¹⁷ incaricati dal Comune di redigere le “linee guida” per un nuovo PRG. La città fatta di strade, piazze e isolati viene sbrigativamente liquidata come obsoleta (in perfetto accordo con l’opinione di Samonà) senza indicare quale dovrebbe essere il modello sostitutivo. Infatti, la città lecorbusiana ispirata ai principi della Carta d’Atene si è universalmente rivelata un fallimento, e l’urbanistica contemporanea *ortodossa* non sembra disporre di altre ipotesi plausibili. Ci si limita quindi a ribattezzare “città arcipelago” la dispersione urbana e a evocare un’immaginifica “città dei flussi e delle ampie vedute” quale modello per le sue nuove parti¹⁸.

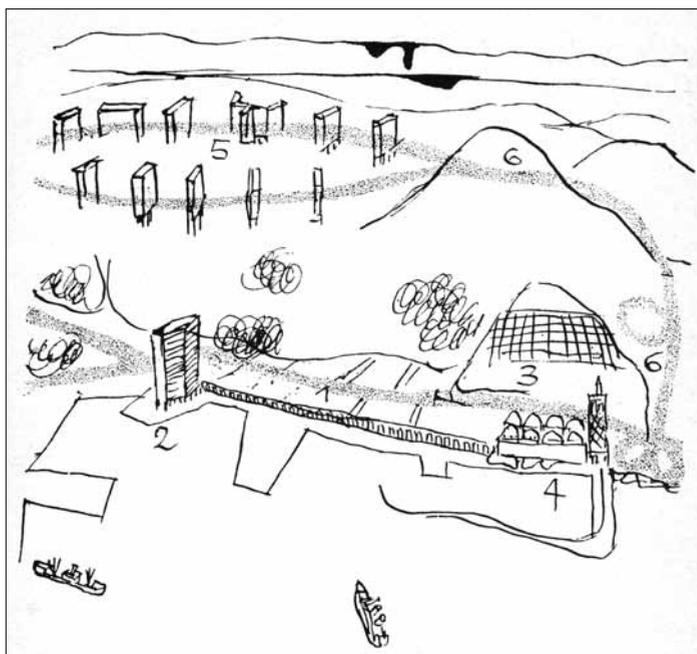
¹⁵ Marcello Vittorini, *Relazione*, in *Comune di Trento. Piano regolatore generale*, Trento, TEMI, 1992, p. 21.

¹⁶ L’ipotesi prevedeva l’uso metropolitano della Trento - Malé e della ferrovia della Valsugana, cui era stato assegnato uno *shift* modale (trasferimento, in questo caso, dall’automobile al trasporto collettivo) pari addirittura al 100%! Come dire che riverniciando i vagoni dei treni locali tutti i pendolari, nessuno escluso, avrebbero lasciato la loro automobile in garage. In seguito, gli stessi tecnici incaricati dalla PAT (con la consulenza di Vittorini) della relativa progettazione, scoprirono che tale flusso (qualora potesse straordinariamente avverarsi) era incompatibile con le strutture esistenti. Di qui il famoso progetto di “metropolitana in sede propria”, destinato a naufragare sotto l’esorbitante preventivo di spesa e l’esorbitante parcella dello studio di massima.

¹⁷ I professori Renato Bocchi, Alberto Mioni, Bruno Zanon.

¹⁸ *Comune di Trento. Verso il nuovo Piano Urbanistico: documento programmatico*, giugno 2000.

■ 7. La città secondo la Carta d'Atene - In alto uno schema del piano per Algeri di Le Corbusier (1930-42), tra gli esempi più chiari della disposizione delle funzioni urbane secondo i principi della Carta d'Atene. Le residenze (5) sono in collina, "dove devono essere"; il commercio (1) e le altre attività terziarie (2) vicino alle infrastrutture e al nucleo istituzionale (4); il nucleo antico è isolato (3). "Un tracciato ardito e geniale" (6) collega l'insieme. (Le Corbusier, *Proposte d'urbanistica*, 1946)



■ 8. Le torri di Madonna Bianca - In basso la zona residenziale di Madonna Bianca, chiaramente ispirata ai modelli lecorbusiani. Eppure, secondo Samonà, la collina doveva essere urbanizzata con tipi edilizi tradizionali. Il problema, più che paesaggistico è sociologico. Non basta mettere una piastra di servizi nel mezzo delle torri per animare un quartiere dormitorio, e non sono certo le classi meno agiate che aspirano all'isolamento



Il PRG di Busquets

Si dovrà attendere il 2001 e l'arrivo a Trento, per circostanze fortuite, dell'urbanista catalano Joan Busquets, per vedere un serio tentativo di fermare la deriva urbanistica di una città sospinta dalle sue dinamiche trasformative verso un confuso destino.

In breve tempo Busquets elabora una "variante" al PRG che affronta tutti i temi infrastrutturali disattesi da Vittorini. Un vero piano di riordino della città

che affronta i nodi di fondo e offre una strategia complessiva per riorganizzazione, in modo integrato, la forma e le funzioni urbane, partendo da ciò che determina entrambe: la rete viaria.

Il nuovo *boulevard* disegnato sul sedime ferroviario è la struttura portante di tutto il piano: risolve il problema posto quarant'anni prima da Marconi con un'agile *by-pass* del centro storico; consente di ricucire la rete stradale tagliata in due dai binari della ferrovia, offre l'opportunità (l'ultima, presumibilmente) di riorganizzare le parti interne della città e predispone una cornice adeguata per le trasformazioni d'importanti zone urbane disposte lungo il suo tracciato.

A Trento nord, Busquets propone una cura all'informe e destrutturata periferia "moderna" per mezzo di corridoi verdi, cioè di viali alberati che la tagliano trasversalmente, intervallando l'enorme territorio malamente urbanizzato, scomponendolo in porzioni più agevolmente trattabili, migliorando l'efficienza e la forma della rete viaria.

Paradossalmente, all'energico irrobustimento strutturale fanno da contrappeso prefigurazioni delle aree trasformate con insediamenti a media e bassa densità, dai caratteri quasi suburbani. Attorno al *boulevard*, sul suolo faticosamente riconquistato, non si prevede un'edilizia proporzionata alle dimensioni della strada e adeguata al ruolo urbano di queste parti centrali. Nelle ipotesi ricostruttive troviamo invece sommesse palazzine, isolate nel loro lotto, che certamente sarebbero più appropriate a un margine urbano di transizione verso la campagna che al cuore di una città. Si tratta tuttavia di una questione marginale: il problema più rilevante è che il piano Busquets è stato sostanzialmente accantonato, a cominciare proprio dall'intervento fondamentale: l'interramento della ferrovia¹⁹.

La città di domani

Con la rinuncia, prima tacita ora esplicita, a implementare il piano Busquets, Trento si trova a fronteggiare antichi problemi senza una vera strategia. La città ha una fisionomia confusa e un debole impianto infrastrutturale. La sua crescita di-

¹⁹ Le ragioni dell'abbandono sono essenzialmente di natura economica, ma la valutazione degli aspetti tecnico-economici dell'interramento ferroviario è stata fin qui piuttosto confusa. L'ipotesi di Busquets prevedeva l'interramento dei binari attuali e di quelli futuri della nuova linea ad alta capacità in un unico tunnel con il mantenimento della stazione di piazza Dante, adeguatamente trasformata. In realtà, era già previsto che la ferrovia ad alta capacità seguisse un tracciato diverso, sotto la collina orientale. Dunque, le valutazioni economiche sono state fatte su un'ipotesi molto più complessa sul piano tecnico e onerosa su quello finanziario, rispetto a quella che oggi abbiamo di fronte: il semplice interrimento dei binari attuali. Nondimeno, le verifiche della proposta di Busquets commissionate dal Comune all'Università di Trento per la parte tecnica e al Politecnico di Milano (Prof. Camagni, 2004) per la parte economica, si erano positivamente concluse. Paradossalmente, quindi, il progetto d'interramento viene abbandonato proprio quando la sua fattibilità è aumentata sia sul piano tecnico, sia su quello economico. Si può solo sperare che vengano almeno adottate tutte le misure necessarie per rendere l'interramento possibile in futuro.



■ 9. 10. Due tratti della stessa valle. A sinistra, la valle dell'Adige a sud di Bolzano; a destra, attorno a Trento. Le immagini sono alla stessa scala e inquadrano un tratto di quasi 20 km. È evidente la compattezza dell'impronta urbana di Bolzano, che si estende per circa un quarto della valle, lasciando il resto all'agricoltura. Lo *sprawl* urbano di Trento ha investito invece sia la collina sia il fondovalle a nord di Trento, dando origine a un'unica conurbazione da Zambana a Mattarello

spersiva ha invaso enormi estensioni di terreno, perlopiù agricolo. La sua impronta urbana è frammentata, frastagliata, include notevoli quantità di terreno sottoutilizzato, sacche di terreno agricolo d'improbabile coltivazione, zone dismesse o in via di dismissione. Qualsiasi idea di riorganizzazione della città non può che partire da queste ultime, cioè dalle occasioni che il metabolismo urbano mette a disposizione per correggere la forma della città. Non sono poche né marginali.

Le zone di trasformazione

Nella zona centrale della città, la triangolazione degli interventi nelle zone ex-Italcementi, via Brigata Acqui e via Segantini, collegate tra loro da un complesso intreccio di permute e scambi, fornisce l'occasione per dare un assetto integrato a Piedicastello, per ristrutturare urbanisticamente i grandi isolati un tempo occupati dalle caserme, per concentrare nuove funzioni terziarie nel punto maggiormente servito dal trasporto collettivo.

Nella parte settentrionale, un'analogha triangolazione è costituita dalla dismissione dello scalo Filzi, dalla bonifica dei terreni ex SLOI e Carbochimica e dal rifacimento dello svincolo tra la tangenziale e via Brennero. Tre occasioni per consolidare i caratteri urbani della zona tra il centro storico e la periferia terziaria cresciuta a nord, per dare a quest'ultima un vero nucleo civile, per sopperire al deficit di collegamenti trasversali, per creare un nuovo luogo urbano che segni eloquentemente l'ingresso della città.

Nella parte meridionale, infine, la dismissione delle caserme darà spazio all'insediamento del nuovo ospedale. Un'opera progettata in base alle esigenze interne senza alcun rapporto - né formale, né funzionale - con i tessuti urbani adiacenti. Si tratta, infatti, di una vasta costruzione in relazione solo con le infrastrutture necessarie per accedervi. All'interno di un'enorme area protetta da un recinto invalicabile sorgerà una struttura tutta introversa: un'aggiornatissima "macchina per guarire" che segna un anacronistico ritorno al passato²⁰. Rimangono altre zone militari a sud in corso di dismissione, e in particolare il Distretto a ovest di viale Verona, che potrebbe divenire quel cuore sociale e terziario previsto da Marconi.

Il potenziamento delle infrastrutture

Basta segnare la posizione di queste zone sulla pianta di Trento per notare (con la sola eccezione di via Brigata Acqui) il loro stretto rapporto con la linea ferroviaria, che le attraversa o corre a breve distanza. La trasformazione di que-

²⁰ Il nuovo ospedale segna anche l'abbandono del rinnovamento tipologico delle strutture sanitarie promosso dal prof. Umberto Veronesi, quand'era ministro, e che può essere condensato in un'eloquente battuta: la porta dell'ospedale deve aprirsi sul marciapiede. Come un qualsiasi altro luogo pubblico, da progettarsi in relazione con quello spazio pubblico che dovrebbe contribuire a formare, integrandosi con il resto dell'edificato.

ste zone, nel loro insieme, rappresenta una straordinaria possibilità di riordino urbano, ma anche un incremento della capacità di attrazione della città che richiede un adeguamento delle infrastrutture di trasporto, sia individuale, sia collettivo. Data la loro posizione rispetto alla ferrovia, il suo interrimento - proposto da Busquets e previsto dal PRG - non appare solo opportuno ma indispensabile nel lungo periodo.

Il modello urbano

Queste decisioni insediative e infrastrutturali richiedono un quadro preciso in cui essere inserite, e la definizione di questo scenario impone la scelta chiara e conclusiva del modello urbano cui Trento intende mirare. I limiti del modello di Samonà sono tali da rendere insostenibile il suo mantenimento. Il modello alternativo, cioè la città compatta, funzionalmente integrata, dotata di spazi pubblici definiti e di una robusta infrastrutturazione che ne sorregga il disegno, è la somma di quanto proposto da Marconi, vagheggiato da Vittorini e progettato da Busquets. Ma queste intenzioni, in parte rimaste mere vocazioni, in parte tradotte in strumenti urbanistici, sono destinate a rimanere inefficaci se la città stessa non acquista consapevolezza di sé, dei suoi problemi e delle possibili soluzioni. L'auspicio è che la ricorrenza del cinquantenario dell'adozione del primo PRG di Plinio Marconi possa contribuire a ripercorre le vicende che ci hanno condotto al punto in cui ci troviamo, e aiutarci a compiere scelte migliori per il futuro.

