

INTERVISTA
Beppo
Toffolon

«Il Pup del '67 ha spinto per la dispersione urbana e ne paghiamo le conseguenze: a Trento 230 m² per abitante, a Bolzano la metà, 125»

Consumo di suolo «Eredità di Samonà»

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

Ci sono due elementi da cogliere nel Rapporto 2020 sul consumo di suolo in Trentino, che meritano una riflessione approfondita secondo **Beppo Toffolon**, architetto-urbanista, presidente di Italia Nostra, che ha partecipato al recente Forum dell'Osservatorio del paesaggio: il primo riguarda il rapporto tra grossi centri abitati e piccoli comuni nel sacrificio di territorio; il secondo il confronto, impietoso, fra Trento e Bolzano. È una riflessione opportuna in primo luogo capire come si sia originata la grande abbuffata di suolo, al punto che oggi la superficie utilizzabile in Trentino è appena del 13%, il 10% della quale riservata all'agricoltura. Fare memoria è utile anche considerando gli scenari di trasformazione urbanistica all'orizzonte nei centri più grossi di Trento e Rovereto, legati alle nuove infrastrutture ferroviarie.

Architetto Toffolon, qual è la sua prima considerazione alla lettura del Rapporto sul consumo di suolo 2020?

«La chiave fondamentale è il consumo di suolo pro capite. La prima cosa che impressiona è il differenziale altissimo tra i comuni più popolati, come Trento, Rovereto e il turistico Riva del Garda, che hanno un rapporto notevolmente più basso rispetto ai comuni più piccoli nelle valli. A Trento il consumo è di 230 m² per abitante, ad Albiano di 1.434 m², a Vignola Falesina di 1.404, a Pieve Tesino di 1.239. L'altro elemento che impressiona è il raffronto fra Trento e Bolzano, città simili per storia, dimensione, presenza di industrie... A Trento, 230 m² per abitante, a Bolzano il consumo di suolo è la metà: 125m². I danni dell'anti-urbanistica trentina sono quantificabili, solo a Trento, in quasi 1.400 ettari (14 km²) di campagna inutilmente sacrificata. Una politica esecrabile sul piano ambientale, paesaggistico ed economico. Qualcuno si ponga la domanda: cosa ha creato questa enorme differenza fra Trento e Bolzano?».

La risposta qual è?

«La risposta è in tre lettere: Pup, il Piano urbanistico provinciale del 1967».

Quello firmato da Samonà, l'urbanista chiamato da Bruno Kessler?

«Sì, da quel piano discendono un mare di problemi e danni economici, e pochi lo conoscono, anche se fa parte della mitologia autonomistica...».

Ma è il piano che ha "salvato" le valli dallo spopolamento...

«Invece io sostengo che è stato così disastroso che, per fortuna, in gran parte è rimasto su carta».

Perché il Pup del 1967 è stato così negativo al punto che ancora oggi ne paghiamo le conseguenze?

«Perché ha spinto per la dispersione ur-



L'architetto Beppo Toffolon, presidente di Italia Nostra, analizza le cause delle trasformazioni urbanistiche del territorio e dell'enorme consumo di suolo praticato in Trentino. In alto, veduta della città di Trento

ba, scientificamente basato sull'idea di distruggere la città compatta (come era Trento, come Bolzano, nel 1960), per puntare sulla città diffusa. Devastante per il consumo di suolo, e non solo».

Vale a dire?

«Un modello dispersivo totalmente disfunzionale per la mobilità. Un sistema strutturalmente incompatibile con il trasporto pubblico per raggiungere la residenza, i luoghi di lavoro, i centri del terziario. Solo l'auto privata, in tale contesto, è funzionale».

Ci sono altri elementi che spiegano il presente, fatto di un consumo di suolo che nella sua dinamica rallenta ma non si ferma?

«Una sciocchezza è stata ritenere che fosse positivo aumentare le aree edificabile per calmierare i prezzi: non è successo. Altro errore è stato la enorme previsione di aree industriali per promuovere lo sviluppo, piazzando capannoni in mezzo alla campagna in tutti i fondovalle, dalla Valsugana all'Alto Garda. L'urbanistica si è così completamente asservita al sistema produttivo, all'impronta dell'industria pesante».

In questa dinamica cos'è successo a Trento?

«A Trento si è imposta la Provincia, calpestandone le competenze urbanistiche. Nel 1962, con sindaco Nilo Piccoli, Trento predispose una proposta di Prg, firmato dal grande urbanista Plinio Marconi, improntata all'idea di città compatta, che non prevedeva lo sviluppo a nord, come poi accaduto. L'idea era di sviluppare la città a sud, lungo il conoi-

de del Fersina. Quell'impostazione, ripresa da una proposta di variante del '64, fu osteggiata dalla Provincia, che impose, con il Pup del 1967, la zona direzionale e produttiva a nord e le residenze in collina».

Aveva ragione Enrico Pruner, tra i pochi a opporsi all'edificazione spinta della collina est?

«Sì, nel 1968, sindaco Edo Benedetti e assessore all'urbanistica Marco Eccel, il Comune di Trento si piegò ai voleri della Provincia, e incredibilmente il Prg varato quell'anno ha in calce una firma illeggibile! E ancora più incredibile è che dei due Prg comunali di Plinio Marconi sia stata fatta sparire ogni traccia. Marconi si rifiutò anche di far passare, come poi avvenne, la tangenziale per Piedicastello».

Cosa pensa della Variante generale 2019 al Prg di Trento approvata in via definitiva la scorsa settimana?

«È un Piano che non contiene nulla. Si pensi che era stato avviato con l'obiettivo, nel 2017, di cancellare la previsione dell'interramento della ferrovia inserito nel 2003, perché avrebbe bloccato lo sviluppo della città! E strada facendo il gruppo di lavoro si è sfaldato, anche per i guai giudiziari che hanno coinvolto il docente universitario coordinatore. Il Prg è rimasto acefalo, ridotto ad alcune correzioni parziali, solo un aggiornamento privo di visione, di prospettiva».

La Variante 2019 ha posto lo stop al consumo di suolo, con la sola grande eccezione

“

La città ha bisogno di un nuovo Prg, costruito attorno all'interramento della ferrovia, che va prolungato fino al cavalcavia di Canova e via Brennero ha un valore enorme

”

degli oltre due ettari sacrificati a Melta...

«Consumo di suolo e paesaggio sono termini che fanno sempre fare bella figura. Al dunque, poi, si trovano sempre "buone ragioni" per consumarne di nuovo. È una variante da archiviare come ordinaria manutenzione. Trento ha bisogno di un vero Prg, con tutti i contenuti del caso».

Con quali priorità?

«La nuova mobilità e la ricostruzione della città attorno all'interramento della ferrovia: solo questo costituirebbe materia per fare un nuovo Prg. Ad esempio, tra via Maccani e via Brennero si gioca il futuro della città, con un sistema di trasporto pubblico utile. Leggo invece che l'assessore Facchin ripropone, nella zona più infrastrutturata, un parco. È anche assurdo prevedere un fascio ferroviario con sei binari in trincea, con il progetto di circonvallazione, in mezzo alla zona terziaria della città, rendendo più difficile le relazioni tra est e ovest, sacrificando anche la previsione dell'attuale Prg di una strada di collegamento tra la rotatoria del Bren Center e via Maccani. Nel 1991, come In/Arch lanciammo l'idea di interrare la ferrovia dalla Michelin all'ex Sloi e l'architetto Gino Valle disse: "Il consenso popolare non serve per far venire nuove idee, ma per evitare di compiere colossali errori". È quindi fondamentale il dibattito su questi grandi progetti».

Ha una proposta da fare?

«La zona tra via Brennero e via Maccani, dal cavalcavia di Nassiriya, ha un valore enorme. Il sindaco faccia una colletta tra i cittadini per trovare le risorse e interrare la ferrovia fino al cavalcavia di Canova. L'interramento ferroviario, oggi, è la soluzione per risolvere i problemi creati da Samonà, una chance che non possiamo perdere».