

Bolzano si regala il Masterplan

bolzano. Quando ci si confronta con il capoluogo altoatesino e la sua provincia si ha sempre un po' la sensazione di trovarsi su un altro pianeta. Stavolta l'occasione è la presentazione pubblica, organizzata dall'Inu Alto Adige il 15 gennaio, del Masterplan della città. Tale strumento urbanistico cosiddetto di nuova generazione, perché di natura non prescrittiva bensì d'indirizzo, prefigura la cornice strutturale e strategica entro cui dovranno agire il nuovo Piano urbanistico comunale (con durata decennale, il cui iter comincia ora), le sue eventuali varianti anticipatorie, i vari piani di settore e attuativi nonché i sistemi di vincolo. È vero che un simile approccio in Italia non è più una novità (numerose leggi urbanistiche regionali prevedono tale adempimento), ed è vero che la Giunta (un'eterogenea coalizione di centrosinistra con il fondamentale apporto del Südtiroler Volkspartei) che lo ha fatto approvare in Consiglio è a fine mandato (elezioni a maggio), ma va altresì detto che, nel caso altoatesino, nessuna legge urbanistica della Provincia autonoma obbligava alla redazione del documento e che la sua prospettiva è impostata sul lungo periodo: i documenti accompagnatori recitano che il Masterplan ha durata indeterminata, secondo «un disegno che probabilmente non sarà mai attuato e che sicuramente si realizzerà per tappe». E sono già una decina i comuni dell'Alto Adige che hanno preceduto il capoluogo in tal direzione. L'elaborazione del Masterplan va ascritta all'Ufficio di piano: un folto gruppo interdisciplinare, composto da apparati comunali (Servizio pianificazione territoriale, ufficio Mobilità, ufficio Statistica e tempi della città, ufficio Tutela dell'ambiente e del territorio) e da consulenti esterni, coordinato da Francesco Sbeti (Società Sistema snc). Il corposo lavoro può considerarsi l'esito dell'impegno riformista di Silvano Bassetti, indimenticato assessore all'Urbanistica prematuramente scomparso durante il suo secondo mandato nel 2008, la cui feconda quanto gravosa successione (compendiata nei documenti intitolati La fabbrica del piano, per la rielaborazione dell'urbanistica

comunale) è stata raccolta dall'architetto Maria Chiara Pasquali. Tra le indicazioni salienti del Masterplan: la tendenza alla crescita zero della città (i due terzi del territorio comunale sono e saranno mantenuti a verde o a vigneti) puntando alla densificazione dell'esistente attraverso il riuso di aree dismesse ed edifici vuoti; il piano della mobilità (con l'eliminazione dei flussi di attraversamento dalle zone più densamente urbanizzate grazie a un sistema di circonvallazioni, l'introduzione di linee tranviarie, il potenziamento dell'attuale rete ciclabile di 50 km con ulteriori 15 da raccordare a un sistema provinciale in fieri); la razionalizzazione delle reti tecnologiche (impianti di teleriscaldamento e raffreddamento connessi a termovalorizzatori e centrali di cogenerazione); l'efficienza energetica globale, puntando a sempre più elevati standard CasaClima affinché l'intero agglomerato urbano sia a «saldo zero emissioni» (va ricordato che la città ha sottoscritto a Bruxelles nel 2004 il Patto dei sindaci che impegna in tal senso le municipalità, e che già ora ogni nuova costruzione a Bolzano dev'essere almeno certificata in classe B di CasaClima); la preservazione e valorizzazione dei sistemi paesaggistici (attraverso l'individuazione di «cunei verdi» quali limiti all'espansione urbana, il potenziamento dei parchi urbani e in particolare del «parco delle rive» che raccorda i fiumi Isarco, Talvera e Adige, in gran parte già esistente, il quale trarrebbe giovamento dall'ipotesi di spostare in galleria il tracciato autostradale del Brennero ed eliminare o interrare la viabilità sull'argine). Reticenti invece le indicazioni sul destino dell'areale ferroviario, il vasto fascio di binari alle spalle della stazione, per il quale è però imminente il bando di un concorso internazionale di progettazione. È rimasto tuttavia nel cassetto il progetto «Ferroplan», anch'esso dovuto a Bassetti, che prevedeva lo spostamento della stazione e l'eliminazione dei binari, in quanto non si è trovato l'accordo con Rfi. I contrari e gli scettici parlano di «libro dei sogni». Forse. O forse è solo la consapevolezza di una città che guarda oltre i tempi brevi della politica e dei suoi immediati tornaconti, pensando all'ecologia urbana e all'eredità territoriale e ambientale delle generazioni future.

About Author



[Luca Gibello](#)

Nato a Biella (1970), nel 1996 si laurea presso il Politecnico di Torino, dove nel 2001 consegue il dottorato di ricerca in Storia dell'architettura e dell'urbanistica. Ha svolto attività di ricerca sui temi della trasformazione delle aree industriali dismesse in Italia. Presso il Politecnico di Torino e l'Università di Trento ha tenuto corsi di Storia dell'architettura contemporanea e di Storia della critica e della letteratura architettonica. Collabora a "Il Giornale dell'Architettura" dalla sua fondazione nel 2002; dal 2004 ne è caporedattore e dal 2015 al 2024 è direttore.

Oltre a saggi critici e storici, ha pubblicato libri e ha seguito il coordinamento scientifico-redazionale del "Dizionario dell'architettura del XX secolo" per l'Istituto dell'Enciclopedia Italiana (2003). Con "Cantieri d'alta quota. Breve storia della costruzione dei rifugi sulle Alpi" (2011, tradotto in francese e tedesco a cura del Club Alpino Svizzero nel 2014), primo studio sistematico sul tema, unisce l'interesse per la storia dell'architettura con la passione da sempre coltivata verso l'alpinismo (ha salito tutte le 82 vette delle Alpi sopra i 4000 metri). Nel 2012 ha fondato e da allora presiede l'associazione culturale Cantieri d'alta quota

[See author's posts](#)

[!\[\]\(e474458956c9a37fbf9586ddb60a7fa1_img.jpg\) Condividi](#)