

Per un approccio complessivo e condiviso alla *porta di Primiero del Passo Rolle*

1. Le porte di Primiero

Nel contesto della redazione del secondo stralcio del *Piano Territoriale*, dedicato ai temi della *mobilità, dei trasporti e delle comunicazioni*, la Comunità di Primiero sta elaborando il documento di lavoro che contempla anche il tema delle *porte di Primiero*, intese come i luoghi geografici (passi dolomitici ma anche la forra dello Schenèr) che mettono in comunicazione Primiero con i territori circostanti. Nella prospettiva che si va delineando, si considerano *porte di Primiero* le *aree di passo* nonché le *aree di strada* sottese da un percorso d'accesso¹. Esse sono esaminate da almeno da tre prospettive concorrenti:

a. quella dell'**asse viario** (o degli assi viari) di *attraversamento* del valico;

b. quella delle **nodalità d'intersezione** tra questo asse ed il sistema multimodale di accessi e mobilità dell'*area di passo* e al patrimonio territoriale sotteso (il *paesaggio d'alta montagna* costituito dalle vette, ma anche degli alpeggi e dalle aree boscate);

c. quella della funzione di **asse insediativo** che, in corrispondenza con la sella del valico,

¹ L'*area di strada*, così come definita dalla disciplina storica è la fascia di territorio che, su tempi lunghi, appare permanentemente interessata da un traffico significativo. Il concetto va oltre l'analisi dello specifico tracciato per documentare e valutare le varie alternative infrastrutturali che si sono succedute su quel territorio. All'interno di questo territorio, la strada, in particolare in area alpina, può esser vista come canalizzatore di tendenze, di espansioni, di sviluppi sociali, di progetti politici. Giuseppe Serg, che lo ha proposto, ha più volte ribadito che se adottiamo il concetto di *area di strada*, risulta agevole e più aderente alla realtà ogni valutazione sul rapporto tra vie di comunicazione e società. Il tema del Rolle appare, in questo senso, paradigmatico. Il concetto di *area di passo* definisce invece, in senso più stretto, l'ambito territoriale della sella coinvolto da insediamenti. Si rinvia per questa definizione a: *Otto progetti di paesaggio per il Trentino. L'esperienza del Fondo per il paesaggio*, Edizioni Provincia autonoma di Trento, Trento 2013, e, in particolare, al contributo di F. GHETTA, *Organizzazione e ripristino panoramico-paesaggistico dei passi dolomitici* alle pp. 65-114. A questo lavoro d'indirizzo provinciale si è attinto largamente per strutturare questo documento.

il percorso svolge, strutturandone spazi, percorsi minori ed edilizia.

Il Passo Rolle e l'*area di strada* da esso sottesa sono esaminati in questa prospettiva, derivandone un approccio ed alcune proposte che prefigurano un assetto globale dell'area.

2. I caratteri della porta del Passo Rolle

Secondo le tre prospettive appena indicate, i caratteri della *porta* di Passo Rolle possono essere sintetizzati come di seguito esposto. Si rinvia alla bozza di documento di Piano per una trattazione più approfondita delle tematiche qui enunciate.

2.1. Gli aspetti preminenti e tipici del passo dolomitico rimangono l'avvicinamento e l'attraversamento, in entrata dalla Valle di Fiemme e in uscita da Primiero².

Nel caso del Rolle, l'*area di strada* sottesa ha come estremi Predazzo e San Martino di Castrozza. Le progressioni d'avvicinamento e attraversamento dell'*area di passo* (rispettivamente in entrata ed in uscita da Primiero) delineano due esperienze significativamente diverse, soprattutto in relazione alla percezione dell'ambiente d'alta montagna e del pascolo.

L'entrata da Fiemme è marcata da cambi improvvisi di contesto, dalla spettacolare visione del *landmark* del Cimon della Pala, del gruppo delle Pale e dall'apertura di visuale verso sud fino allo *skyline* delle Vette Feltrine.

L'uscita da Primiero si diparte invece dal forte e contraddittorio quadro paesistico della conurbazione di San Martino di Castrozza (letteralmente *sovrastato* dalle pareti verticali delle Pale stagliate contro il cielo) per proporre, in progressione più dolce, l'attraversamento dei pascoli su entrambi i versanti del Rolle chiusi dai meno eclatanti ma massicci fondali montani dei Lagorai.

Entrambe le progressioni sono molto penalizzate dall'attraversamento dell'agglomerato edilizio sul valico, segnato dal disordine e dal degrado di corpi edilizi e spazi in stato di abbandono (vedi il punto 2.3).

In ogni caso, entrambe queste esperienze

² Si propongono qui di seguito due sintesi estreme che fanno riferimento ad un'analisi più dettagliata sviluppata nella bozza del documento di lavoro sullo stralcio *Mobilità, trasporti e comunicazioni* in elaborazione per il *Piano Territoriale di Comunità*.

potrebbero essere migliorate e amplificate mediante interventi e accorgimenti nella gestione sia dell'*area di strada*, sia dell'*area di passo*.

2.2. Una seconda funzione della *porta* di Passo Rolle è quella di sistema d'accesso sia al contesto paesistico dell'area di passo, sia al paesaggio d'alta montagna che qui si intrecciano in maniera quasi indissolubile. Una rete infrastrutturale secondaria e multimodale (strade carrozzabili, tratturi, sentieri, impianti di risalita e piste da sci, ecc.) mette in comunicazione l'ambiente naturale con l'asse primario e con l'area urbanizzata del passo, delineando una trama di relazioni dirette col territorio circostante e con quello a quote più elevate, ma anche con la rete ecologica che essi supportano.

La salvaguardia, il riordino e uno sviluppo equilibrato di questa trama di relazioni di mobilità, trasporto e comunicazione è elemento primario per un approccio attento ed aggiornato all'*area di passo* anche come meta di attività ricreative d'alta montagna. Un approccio possibile è considerare il percorso che innerva l'*area di passo* come una *parkway*, cioè un percorso che, attraversando un contesto di particolare rilievo ambientale e paesaggistico, ne proponga una fruizione turistico-ricreativa gratificante. Nel caso di Passo Rolle si individuano i limiti estremi di questa *parkway* là dove la strada si immerge nella *galleria visiva* del bosco d'abete, cambiando radicalmente la percezione del contesto.

Entro tale ambito, già si distribuiscono variamente tre tipi di componenti:

- a. i **poli attrattori** per chi frequenta il passo, quali i *landmark* dolomitici o le mete escursionistiche;
- b. le **infrastrutture di mobilità** e trasporto di qualsiasi genere;
- c. i **nodi connettivi** (variamente conformati, talora anche con aree di sosta) della trama di tali infrastrutture con l'asse della *strada di passo* e le conseguenti sistemazioni e allestimenti che questi richiedono.

Una corretta ed esaustiva indagine di questi elementi e delle loro relazioni sarà sviluppata su base cartografica distinguendo anche le modalità di mobilità e trasporto, così da

evidenziare rapporti e gerarchie del sistema infrastrutturale. Ciò permetterà di caratterizzare la correlazione, complessa e variabile, tra l'asse della *strada di passo* e gli altri componenti.

Buona parte di questi elementi o insiste direttamente sull'asse stradale o vi gravita motivando un apporto, non sempre stimabile con precisione, in termini di presenze umane e di veicoli. Apporto estremamente stagionalizzato che modula su scale temporali complementari (annuali, settimanali e diurne) la pressione veicolare e antropica sull'area nel suo insieme e, di conseguenza, l'impiego dell'infrastruttura (numero di transiti e fermate stradali, velocità di transito, emissioni, interferenze), determinando anche la dimensione degli spazi di pertinenza e servizio (zone di scambio, parcheggi...). L'indagine su tali interazioni costituirà un passaggio qualificante nella definizione della funzionalità della *porta* come sistema di fruizione territoriale in senso generale e ricreativa in particolare. Questi elementi, adeguatamente sistematizzati, daranno precise indicazioni circa la transizione verso una *parkway* del Passo Rolle e permetteranno di definire parametri progettuali che cerchino di conciliare le esigenze di mobilità con quelle di fruizione del luogo e del contesto.

2.3. Un terzo fondamentale livello di analisi è riservato al percorso stradale nel suo tratto che attraversa l'insediamento del Passo, dove la strada funge da asse insediativo su cui si attestano edifici, spazi aperti e percorsi. Ciascuno di questi intrattiene con l'asse stradale una relazione che si dimostra talvolta estremamente problematica.

In termini generali, la questione può essere considerata come un rapporto bipolare e mutevole tra scorrevolezza e sicurezza dei traffici (veicolari, pedonali e sciistici) da un lato, e vivibilità dell'insediamento urbano dall'altro. Concorrono a questa dinamica numerosi fattori tra i quali: le modalità di affaccio (diretto o mediato) degli edifici e degli spazi sulla strada, le condizioni stagionali d'innevamento, l'uso o il disuso degli edifici, le polarità costituite dai servizi offerti (bar, alberghi, ecc.), l'impiego più o meno ordinato degli spazi di sosta e manovra e

molti altri ancora.

A passo Rolle, edifici e spazi direttamente insistenti sull'asse viario si assommano a grandi volumi edilizi retrostanti e serviti da accessi laterali (caserme, Capanna Sass Maor...). Questa struttura urbana è il prodotto di uno sviluppo disordinato e, nei fatti, non programmato. Lo stato di senescenza ed abbandono di diversi volumi edilizi, taluni anche di grandi dimensioni, si configura oggi come una grave criticità paesaggistica (alcuni potrebbero essere annoverati tra gli *ecomostri* di cui all'art. 111 della Legge urbanistica provinciale), ma anche come l'opportunità/necessità di un ripensamento delle funzionalità, dell'assetto architettonico, della densità insediativa e del valore paesaggistico di questo luogo. Gli alti costi di manutenzione, cui non corrispondono congrui ricavi in termini di servizi resi, suggeriscono la valutazione di una riduzione e rimodulazione della densità urbana secondo obiettivi concorrenti di riqualificazione paesaggistica, miglioramento funzionale, di servizi ed economicità gestionale.

3. Un'urgente assunzione di responsabilità

La bassa qualità insediativa, architettonica e paesaggistica dell'aggregato di Passo Rolle e delle sue immediate vicinanze, ma anche le criticità di altri elementi dell'*area di passo* (si pensi agli effetti ambientali del recente itinerario del *Cristo Pensante* sul Monte Castellazzo, all'irrisolto abbandono dell'Albergo Rolle, alla casualità del commercio ambulante, ecc.) hanno una radice comune. La crescita dell'insediamento è avvenuta in assenza di un disegno urbanistico d'insieme, per iniziativa quasi esclusiva di singoli attori (privati o pubblici) e sostanzialmente fuori dal controllo della comunità locale. Come è noto, sono presenti a Passo Rolle sia imprenditori privati sia attori pubblici (quali Provincia di Trento e corpi militari dello Stato). Gran parte di questi soggetti agisce in assoluta indipendenza, nel proprio legittimo interesse ma senza orientamento verso obiettivi condivisi e di bene comune, secondo un modello di espansione che dall'asse stradale si è allargato ad ampie porzioni del territorio circostante.

Complemento e principale causa di questa situazione è l'assenza di un pensiero condiviso (della comunità locale di Primiero e dei suoi attori pubblici) sulla funzione e sul futuro della *porta* di Passo Rolle. La constatazione che questa *porta di Primiero* è non solo la seconda per rilevanza di traffici ma, soprattutto, la prima per valore paesaggistico e d'immagine, non è affatto diffusa e condivisa. Per troppo tempo Passo Rolle è stato ritenuto una questione del comune di Siror, ignorando che la sua scala territoriale più appropriata è un'altra: quella dell'intera realtà locale di Primiero e oltre, fino a quella regionale più ampia. Una scala alla quale potrà forse dare un concreto contributo operativo il nuovo Comune di Primiero e San Martino di Castrozza, ma solo se saprà riconoscere la valenza sovracomunale e addirittura sovralocale della *porta* di Rolle.

A differenza di altri passi dolomitici, Passo Rolle (come le altre *porte* di Primiero) non vive sulla coincidenza tra confine politico e dislivello idrografico. L'intera *area di passo* e anche buona parte della *strada di passo* che vi accede dall'esterno ricadono entro il contesto amministrativo di Primiero. La competenza territoriale è quindi tutta primierotta e non può essere condivisa, né nel bene né nel male, con la *lontana* Valle di Fiemme. Il che attribuisce responsabilità primaria ai soggetti territoriali locali (Comunità di Primiero, Comune di Primiero San Martino di Castrozza e Parco naturale Paneveggio Pale di San Martino) nella cura di questo luogo.

Già una prima sommaria ricognizione dei *poli attrattori* è sufficiente a motivare, nel caso di Passo Rolle, un approccio alla *porta di Primiero* come *parkway*: prima di tutto per il denso stratificarsi di elementi d'interesse in un'area relativamente ridotta e interamente accessibile dal passo, ma anche per l'importante riconoscimento istituzionale di appartenenza al Parco naturale ed al Patrimonio dolomitico.

È urgente che tutto Primiero riconosca e condivida il valore di *bene comune* della *porta* di Passo Rolle e se ne assuma la diretta responsabilità. È diritto/dovere della comunità locale *ri-conoscere* la presenza di risorse e organizzarne un impiego e una gestione coerenti. Ma è altrettanto necessario che tale

riconoscimento sia condiviso dalle istituzioni locali, dalla Provincia autonoma di Trento e da altre entità come, ad esempio, la Fondazione Dolomiti UNESCO ed i Sostenitori che essa aggrega, nonché dallo Stato attraverso i suoi istituti presenti in loco.

4. Valori, rischi, degrado e obiettivi

L'assunzione di diretta responsabilità da parte di Primiero ed il riconoscimento del valore del *bene* Passo Rolle non sono tuttavia sufficienti a garantirne automaticamente una gestione migliorata e sostenibile. Affinché la consapevolezza si estenda e si radichi, è necessario che i valori, i rischi ed il degrado odierno della *porta* di Passo Rolle siano descritti e riconosciuti: solo così sarà possibile definire e condividere anche idee, obiettivi di miglioramento ad ampio respiro, risorse, progetti specifici ed iniziative.

Per tracciare una cornice condivisa è necessario attingere alle conoscenze di tutti e agli strumenti di governo del territorio, senza che ciò costituisca motivo di dilazione delle soluzioni. Sono almeno tre gli ambiti da indagare per una descrizione articolata e possibilmente completa della situazione: ambiente, territorio e paesaggio. In questi ambiti convergono, oltre agli elementi territoriali già indicati come *poli attrattori*, anche altre componenti e risorse delle quali qui possiamo indicare solo un primo parziale elenco:

a. fattori ambientali biotici e abiotici, intesi come elementi o condizioni ambientali che caratterizzano e distinguono l'area, sia in termini positivi di risorse da valorizzare e proteggere, sia in termini negativi di problematicità che richiedono misure adeguate di gestione, mitigazione, compensazione. Sono qui comprese la vegetazione e la fauna, le riserve e gli habitat Natura 2000, i suoli, il sottosuolo e le rocce, le formazioni morfologiche, le acque (dentro e fuori il reticolo idrografico, potabili e d'innervamento, ma anche bianche, stradali e reflue), l'aria, la peculiare luminosità delle Dolomiti (detta, in alcuni contesti, *enrosadira*) e la fruizione notturna della montagna, i fattori climatici e la sicurezza ad essi correlata;

b. componenti e fattori territoriali, intesi come componenti areali, lineari e puntiformi

realizzati dall'uomo per l'utilizzo dell'area. Vi sono compresi le infrastrutture viarie, le aree di sosta e la presenza di veicoli, il sistema piste-impianti e, più in generale, i sistemi turistico, agricolo ed edilizio, nonché quello dei servizi offerti o assenti;

c. valori e disvalori paesaggistici intesi come l'insieme di elementi ambientali e territoriali che, in relazione con la percezione che ne sviluppano residenti ed ospiti, fa di Passo Rolle la *porta di Primiero* più nota e distintiva. Comprendono i *landmark* ed i margini degli ambiti visivi, i balconi, affacci e coni visivi, i percorsi di fruizione, i paesaggi dell'alpeggio, dei boschi e quello abitato; ma anche gli impatti puntuali negativi (ad esempio i sistemi paravalanghe) e l'esigenza di un approccio multisensoriale al paesaggio nel suo insieme.

Tra gli indirizzi e obiettivi generali di un approccio nella prospettiva dello sviluppo della *porta di Primiero* di Passo Rolle come *parkway*, possono evidenziarsi, sin d'ora, due criteri utili a orientare i singoli interventi settoriali:

a. innanzitutto, occorre ri-conoscere l'area non solo come luogo da attraversare ma anche come luogo di interazione appropriata, produttiva e sostenibile col territorio; il che significa, in una certa misura e in determinate circostanze, incentivare una percorrenza più attenta ai valori del medesimo;

b. occorre anche ripensare il rapporto tra stagionalità naturale e temporalità delle offerte e delle presenze turistiche e dagli altri usi del territorio.

5. Rapporto tra obiettivi multimodali per la *porta di Primiero* e soluzioni viabilistiche

L'applicazione degli obiettivi sin qui accennati suggerisce un'attenta lettura delle proposte d'intervento sulla viabilità oggi in discussione e delinea alcuni criteri orientativi e richieste operative a cui la Comunità di valle deve dar visibilità. Se ne dà di seguito una sintetica elencazione:

a. contemplare le variabili in gioco entro un bilancio complessivo e sostenibile di tutte le risorse possibili, comprese quelle ambientali, paesaggistiche, umane, imprenditoriali, associative, ecc. Le soluzioni d'intervento e

gestionali non possono essere dettate dalla sola disponibilità a breve termine di risorse finanziarie. Opere e impegni finanziari possono essere programmati nel tempo e raccordati alle altre risorse ed azioni, per concorrere ad un quadro e programma comune di medio termine. L'assenza di un simile bilancio ha già causato (in occasione degli interventi dello scorso decennio sulla *porta sud di Primiero*) una serie di ricadute negative di ordine ambientale, paesaggistico e territoriale. Analoga carenza si può registrare oggi nel progetto preliminare di riordino viabilistico di Passo Rolle, sia nella descrizione del contesto, sia nell'esame delle alternative progettuali.

b. apportare migliorie sostanziali all'ipotesi di intervento viabilistico attraverso un assestamento del percorso progettuale che impieghi lo strumento della Conferenza di Servizi (per investire i soggetti istituzionali preposti della responsabilità di mettere in evidenza tutte le problematiche coinvolte, dandone una chiara descrizione), inviti i progettisti selezionati ad incorporare nel progetto stradale l'approccio in termini di *parkway* e del Passo Rolle come *porta di Primiero* e, infine, facendo specifico oggetto di progettazione la valutazione delle conseguenze gestionali e manutentive dell'infrastruttura che ciascuna alternativa comporta.

c. affrontare, sia con interventi urgenti che con un programma condiviso di medio periodo, il nodo particolarmente complesso ed urgente dell'insediamento del Passo. Anche in questo caso, il rapporto con la strada e con le altre infrastrutture deve essere ri-gerarchizzato nell'ottica di un'equilibrata multimodalità di fruizione e di un'efficiente offerta di servizi, con le conseguenti azioni di riconfigurazione, ridimensionamento e riqualificazione del sistema edilizio che ne possono derivare.

Le problematiche e gli obiettivi qui esposti indicano, infine, un'ulteriore importante passaggio di concertazione che andrebbe attentamente valutato. Si tratta della opportunità di rivalutare e rimodulare tempi, risorse e priorità delle opere ed azioni concordate con il *Protocollo di intesa* ratificato con deliberazione n. 618/2015 della

Giunta Provinciale

Sembra questo, allo stato attuale, un passaggio inevitabile per sviluppare anche gli altri aspetti del tema della *porta di Primiero* del passo Rolle e, soprattutto, per far confluire attori, risorse ed impegni concreti entro un quadro d'azione comune e largamente condiviso.

In questa prospettiva la Comunità di Primiero si dichiara disponibile ad agire di concerto con gli altri attori istituzionali e nella condivisione dei cittadini.