

Daldoss gela il progetto Loppio-Busa «Faremo del Garda un parcheggio?»

L'assessore rilancia fuori tempo massimo la ferrovia: «Sarebbe meno impattante»

TRENTO «Il lago di Garda rischia di trasformarsi in un grande parcheggio all'aria aperta»: l'assessore provinciale all'urbanistica, Carlo Daldoss, lo dice con naturalezza mentre introduce l'ultimo appuntamento relativo ai cinquant'anni del Piano urbanistico provinciale, venerdì pomeriggio davanti a un'affollata sala del Grand'Hotel Imperial di Levico.

Il Pup di Kessler declinato in chiave futura abbraccia ambiente, paesaggio, industria, turismo ma anche infrastrutture. La Loppio-Busa, invocata da anni da operatori, residenti e turisti, consentirà di raggiungere il lago di Garda in tempi veloci, senza dover rimanere prigionieri dentro chilometriche code. Bene, un problema finalmente risolto. Qui, però, Daldoss si esercita in un ragionamento che sa di «provocatoria visione»: «Diamo risposte ai cittadini ormai esasperati, ma la soluzione rischia di trasformare il Garda in un immenso parcheggio. Siamo sicuri che sia la soluzione migliore?». Alla sua stessa domanda, Daldoss risponde così: «La soluzione migliore sarebbe la ferrovia». Musica per le orecchie di Maurizio Tomazoni, assessore all'urbanistica di Rovereto, che raccoglie e ri-



La provocazione Carlo Daldoss ne ha parlato a Levico discutendo di Pup (Rensi)

lancia: «L'avevamo messa nel Prg del 2009, una soluzione progettuale che aiuterebbe tutta la zona, in particolare Rovereto».

Torna, quindi, l'idea di un collegamento ferroviario Rovereto-Riva. Daldoss sa benissimo che tale ipotesi butta nel calderone della politica senza una precisa contestua-

lizzazione potrebbe avere effetti deflagranti: «Non esiste uno studio di fattibilità (in realtà Piazza Dante ha già fatto e pagato i progetti preliminari, ndr) — afferma a uso dei cronisti — e stiamo partendo con il primo lotto della Loppio-Busa. Non possiamo però non interrogarci sulle soluzioni alternative. La strada che collega

Rovereto a Riva deve essere sistemata su questo non ci piove, ma la ferrovia avrebbe una ricaduta meno impattante». Fare entrambe le opere? «Impossibile — afferma l'assessore — I costi sono elevati e poi bisogna evitare di creare all'interno del Trentino zone di serie A e zone di serie B».

Siamo nel campo delle suggestioni, insomma, ma che non mancheranno di alimentare il dibattito in vista delle prossime elezioni provinciali, con un Daldoss che la vulgata popolare vorrebbe attore protagonista. La «provocatoria visione» dell'assessore va anche letta come un monito a tutti gli amministratori ad avere più coraggio nelle scelte pianificatorie, a non limitarsi quindi alla gestione del quotidiano. È su tale aspetto che il Pup di Bruno Kessler deve fungere da bussola per lo sviluppo futuro. Quel piano, pur con delle palesi contraddizioni, ha avuto il pregio di regalare un'impronta al Trentino, frenando soprattutto la fuga dalle valli; un'impronta che è stata poi aggiustata e riequilibrata soprattutto con il Pup voluto da Walter Micheli all'indomani della tragedia di Stava. «Dobbiamo passare da un approccio di stampo tecnico — ha spiegato ancora Daldoss — a una parte-

cipazione nelle scelte allargata. Oggi i cittadini sono attenti ai temi del paesaggio».

Il paesaggio contribuisce a costruire l'identità di una comunità e la comunità stessa costruisce a sua volta il paesaggio in una costante dialettica con il pianificatore. Il 95% dei residenti ritiene il Trentino terra di paesaggio. L'incipit in voga oggi è sostenibilità: tutti la invocano, a volte anche a sproposito. Ma la sostenibilità va applicata evitando guerre ideologiche.

In Trentino il suolo urbanizzato è aumentato in modo molto più rilevante di quanto sia cresciuta la popolazione: dal 1960 al 2004, solo per dare un dato di riferimento, le aree urbanizzate sono cresciute di circa il 190%. In Provincia l'87% del territorio è interessato da rocce, boschi o pascoli, mentre le aree disponibili per gli insediamenti e l'agricoltura è solo il 13% del totale per questo motivo in molte realtà i fondovalle, un tempo ad uso agricolo, sono saturi di case, capannoni e strade. Tale fotografia impone alla politica un salto di qualità nel ragionare attorno al Trentino di domani. Anche attraverso «provocazioni visionarie».