

Transizione ecologica: l'impegno di Trento

EZIO FACCHIN

(segue dalla prima pagina)

La mia disponibilità a collaborare con l'Amministrazione comunale di Trento, per affrontare il tema della progettazione e realizzazione delle opere che cambieranno l'immagine della città nei prossimi decenni, è stata data per portare un contributo di esperienza basato sui risultati ottenuti in casi analoghi. In altre parole, ho spesso contribuito a mettere le gambe a idee di altri soggetti ben più creativi del sottoscritto, ma proprio per questo forse meno pragmatici ed efficaci.

Il sogno del "boulevard di Busquets" stava svanendo nell'estate del 2017 allorché suggerii all'allora sindaco di adottare la strategia del Progetto Integrato, generatore dei Protocolli di Intesa con Provincia e RFI, sui quali si basa oggi la pianificazione degli interventi di rigenerazione urbana dell'intera città. Franco Ianeselli ha fatto di questa scelta una sfida per il futuro di Trento ed ha caricato la sfida di un ulteriore e impegnativo compito riguardante l'ambiente.

Sul tema val quindi la pena di discutere se siano più importanti gli obiettivi o gli attori. L'approccio conservativo rappresentato sulla stampa da alcuni gruppi critici verso il Progetto Integrato pone attenzione più sull'assessore che sui temi da affrontare. Anzi, mette in contrapposizione la realizzazione di gallerie e di tralicci che sarebbero voluti dall'assessore rispetto all'ortodossia del termine ecologico abbinato alla sua delega.

Sui fatti, non si può non ignorare la sistematica decontestualizzazione dei richiamati interventi a fronte di un obiettivo organico di città e territorio. Denunciare la costruzione di una nuova linea sulla Marzola senza raccontare che la stessa sostituisce una linea che interseca attualmente il centro abitato di Villazzano e Cognola e che la stessa è stata richiesta da più di 10 anni da tutti gli abitanti, autorizzata da una esaustiva procedura ambientale, non costituisce un buon contributo

all'informazione e nemmeno al miglioramento dell'ambiente.

Sostenere che la Circonvallazione ferroviaria costituisca un progetto di cementificazione fine a sé stesso risulta certamente efficace come fake news, ma ingeneroso verso un progetto di città che molti urbanisti hanno sognato e che la Giunta Ianeselli, in collaborazione con Provincia e Rfi, sta cercando di attuare.

Sono del parere, però, che queste ed altre questioni debbano essere considerate, oggi, solo delle schermaglie. La discussione vera va infatti spostata su un nuovo modello di mobilità e di urbanistica che si basa sulla transizione ecologica, ovvero sulla capacità dei soggetti pubblici e privati di ridurre, azzerare le emissioni climalteranti responsabili del riscaldamento globale. È noto che l'incidenza dannosa di trasporti (28%) ed elettricità (32%) è preponderante (60%). Qualificare i trasporti e produrre elettricità da fonti rinnovabili diventa quindi un obbligo comune, per tutto il mondo. Cosa significa questo per la nostra Comunità? Certamente ridurre il numero delle automobili, anche se elettriche, sviluppare e rendere preferibile il trasporto pubblico, sviluppare energie rinnovabili e l'economia circolare, progettare e razionalizzare le reti, saper gestire le informazioni e i big data a servizio della popolazione. Molto probabilmente, tutto ciò determina anche un diverso approccio personale alla vita quotidiana e, non ultimo, un modello urbanistico piuttosto diverso da quello finora proposto.

Affermare di essere di fronte ad una nuova frontiera non sembra fuori luogo. Dare contenuto alle nuove terminologie, dalla transizione alla sostenibilità, diventa un impegno comune per tutti gli attori sapendo che l'Agenda 2030 appartiene ad ognuno di noi, che sia dotato o meno di patente ambientale.

Ezio Facchin

Assessore con delega alla Transizione ecologica, mobilità, partecipazione e beni comuni del Comune di Trento