

GRANDI OPERE

Bypass ferroviario, sogno o incubo?

BONFANTI, VALER, ERLICHER, TESSADRI

Nel recente convegno organizzato dalla Confindustria l'ingegnere Ezio Facchin, assessore alla Transizione ecologica del Comune di Trento ha parlato della "circonvallazione ferroviaria di Trento come di un sogno che si avvera". Il sogno sarebbe quello contenuto nel Piano regolatore del 2001 redatto sotto la guida dell'architetto catalano Busquets.

CONTINUA A PAGINA **39**

(segue dalla prima pagina)

Un progetto che ipotizzava l'interramento della linea ferroviaria esistente ed il recupero del sedime ferroviario per la realizzazione di un boulevard dal Magnete a via Monte Baldo.

Riflettere su quella previsione urbanistica (che dista ormai 20 anni), sulla sua attualità, ci pare utile proprio per mettere a confronto due diverse idee di città, che si confrontano intorno alla realizzazione o meno della circonvallazione ferroviaria ed a quello che il sindaco e l'assessore Facchin chiamano "Meta progetto", e/o "progetto integrato".

Prima di farlo è necessario sbarazzare il campo da quello che ha tutte le sembianze della falsità demagogica. Ci riferiamo alla concretezza di quella idea di "progetto integrato" di cui la Giunta Comunale parla negli ultimi mesi e che mano a mano che "il tempo diventa gentiluomo" si trasforma in un artificio per indorare la pillola delle pesantissime conseguenze urbanistiche, ambientali e di qualità della vita urbana che la città dovrà sopportare nei prossimi anni a seguito dei lavori di realizzazione del bypass ferroviario.

Alla precisa domanda del cronista locale, in occasione della sua recente venuta a Trento, circa la esistenza di un "progetto integrato" che prevede sia la circonvallazione ferroviaria, che il Nordus (la tranvia da Gardolo a Mattarello) che l'interramento della linea ferroviaria esistente, la dottoressa Fiorani (Amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana) ha risposto negandone la esistenza. Il progetto integrato non è altro che uno studio realizzato dalla Provincia, Comune e RFI a seguito del protocollo di intesa siglato nel 2018 e perfezionato nel 2019, studio che per RFI aveva lo scopo di compatibilizzare le esigenze di trasporto locale (Nordus e interrimento) con l'ipotizzata circonvallazione ferroviaria. In nessun documento RFI manifesta l'intenzione di usare la forma del "progetto integrato" alla realizzazione del terzo lotto

Grandi opere

Bypass ferroviario, sogno o incubo?

ELIO BONFANTI, ANTONELLA VALER, LORENZA ERLICHER, FRANCO TESSADRI

funzionale della linea del Brennero.

Ma veniamo al "sogno". L'idea di Busquets, la realizzazione del boulevard dal Magnete a via Monte Baldo interrando per circa 2,5 km il tratto urbano della linea ferroviaria del Brennero, nasce all'apice della sbornia immobiliare che ha coinvolto tutto il nostro pianeta dall'inizio del 21° secolo al 2008, quando lo scoppio della bolla dei subprime ha originato la più grande crisi economica mondiale della storia. Il Prg di Busquets prevede un boulevard con almeno 500 mila metri cubi di nuove costruzioni, spacciato come "recupero del fiume alla città", come se quella realizzazione non costituisse una barriera al pari della linea ferroviaria. È in quel contesto che si concretizza la realizzazione del Quartiere della Albere, un intervento fuori scala (in quel Prg non è l'unico) che non ha prodotto il fallimento della cordata bancario imprenditoriale che lo aveva voluto solo perché a correre in soccorso sono stati i quattrini pubblici per la realizzazione del Muse e della nuova Biblioteca universitaria, oltre allo spostamento in quell'ambito delle sedi di tutto il gotha della imprenditoria e della finanza provinciale.

Il "sogno" di cui parla ing. Facchin è quello di una città che, lungi dall'aver risolto i problemi edilizi per le classi subalterne, depaupera le valli, concentra su di se tutte le funzioni favorendo processi di inurbamento, consuma ogni anno in costruzioni terreno pari a sei campi da calcio (all'inizio degli anni 2000 erano più del doppio), che ha migliaia di alloggi sfitti ed è al centro di pesanti fenomeni di "gentrificazione"; una città insomma dove la

rendita la fa da padrona.

C'è una grande arretratezza culturale ed urbanistica in molte delle discussioni che accompagnano la circonvallazione ferroviaria ed il "meta progetto". Le previsioni urbanistiche sono sostituite da episodi edilizi scollegati, la discussione sulla città torna a ruotare attorno allo "jus edificandi" anziché al suo ruolo sociale e collettivo di bene comune, si torna a parlare di "spazi che si liberano", di "verde come riempitivo", "di nuove funzioni da concentrare su Trento": il linguaggio della urbanistica patrimonialista e speculativa, scollegato da qualsiasi analisi sui bisogni della città, sul riequilibrio territoriale, sul risparmio del suolo.... Che ci sia la crisi climatica, che sia ogni giorno più urgente liberarsi dai combustibili fossili, che da più parti si parli di rottura irreversibile dell'equilibrio del pianeta, che l'opera proposta necessiterà decenni di attività prima di azzerare il deficit energetico prodotto pare che l'assessore alla Transizione Ecologica non lo sappia o che comunque non gli interessi molto. Lo stesso atteggiamento verso le urgenze della città è l'opposto di quello che servirebbe.

Il Pnrr poteva essere l'occasione per riacquisire alla città le aree inquinate di Trento Nord. Sarebbe stato in linea con quelle che vengono sbandierate come le linee guida dei finanziamenti europei, e avrebbe favorito una vera riqualificazione urbana. Durante tutto il dibattito sulla circonvallazione il tema della aree inquinate, sito di interesse nazionale, è stato trattato dal Comune come non fosse un suo problema. La cosa è stata totalmente

delegata a Rfi e alla Provincia. Nel recente consiglio comunale l'assessore ha fatto finta di non sentire che l'ing. Romeo, per conto di Rfi, ha parlato della "bonifica" come di un problema che verrà affrontato solo a valle della approvazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica della circonvallazione ferroviaria. Il rischio è che questo sia il modo per non disinquinare le aree.

Sempre il dibattito con Provincia ed Rfi avvenuto nel recente consiglio comunale, ha evidenziato come non ci sia alcun margine reale per un miglioramento del progetto presentato da Rfi, visto che anche l'ultima delle "rivendicazioni" del Comune, quella che voleva che la circonvallazione arrivasse fino all'Interporto doganale e non solo fino allo scalo Filzi, è stata cassata da Rfi perché "tecnicamente non realizzabile" (e comunque non coperta dalle risorse finanziarie a disposizione).

Su di una cosa l'assessore Facchin ha ragione: a confronto sono due idee di città diverse.

Una, quella dell'assessore, fa perno sulla "urbanistica contrattata", considera il territorio "opportunità economica" (parla per tutti il rendering presentato al convegno di Confindustria e recentemente pubblicato dai quotidiani locali dove le aree che si libererebbero con l'ipotizzato interrimento diventano nuove e pesanti colate di cemento), concepisce il ruolo dell'ente pubblico come tutela della proprietà dei suoli, come funzionale alla rendita.

L'altro, il nostro, invece considera il territorio un bene comune da usare con grande parsimonia, vede la rendita come il nemico degli interessi della città e dei suoi abitanti, pensa la città come luogo della collettività, e di fronte ai cambiamenti climatici chiede che da subito e coerentemente le politiche pubbliche siano orientate alla tutela ed alla salvaguardia della biodiversità.

Dopo le grandi abbuffate (questo ha fatto la rendita a Trento) succede che si scambino gli incubi per sogni.