

l'Adige

Mercoledì 9 marzo 2022

www.ladige.it

Anno 77 - numero 67 • 1,50 euro

Quotidiano Indipendente del Trentino Alto Adige

LA REPLICA

Perché è utile la circonvallazione

FRANCO IANESELLI

È pacifico che sul progetto della circonvallazione ferroviaria merci di Trento ci siano posizioni diverse. Che siamo favorevoli o contrari o dubbiosi, sarebbe però importante che ognuno di noi si impegnasse a sostenere il proprio punto di vista con dati reali e inseriti nel giusto contesto, perché altrimenti il rischio è quello di non dare ai cittadini un'informazione corretta. L'intervento pubblicato ieri sull'Adige dal titolo «Circonvallazione, opera pericolosa» a mio parere argomenta utilizzando numeri veri interpretati in modo errato e altri dati urbanistici non del tutto esatti. Credo valga la pena precisare per non falsare il dibattito e contribuire insieme a raccontare in modo onesto l'impatto e insieme i vantaggi del progetto. Innanzitutto, penso sia inappropriato il parallelo tra gli effetti della deviazione dell'Adige e quelli della circonvallazione ferroviaria. Si tratta infatti di due opere che possono essere accostate per la portata, ma che hanno un significato profondamente diverso.

CONTINUA A PAGINA **39**

(segue dalla prima pagina)

Mentre la prima ha allontanato il fiume dalla città e, con la costruzione della ferrovia, ha creato una barriera tra est e ovest, la seconda avrebbe esattamente lo scopo di rimediare a quello scempio urbanistico e paesaggistico. Con la costruzione del bypass per le merci e la conseguente possibilità di interrare la ferrovia storica, Trento infatti tornerà ad affacciarsi sulle sponde del suo fiume e, grazie al corridoio verde che sostituirà i binari, eliminerà la frattura che interessa i quartieri centrali oggi attraversati dai treni consentendoci così di ripensare anche la mobilità e il trasporto pubblico.

Ma veniamo ai dati. Nell'intervento pubblicato ieri sull'Adige si scrive della fase di "grandeur urbanistica" che, con il "Prg dell'archistar catalana Busquets", ha portato all'idea dell'interramento "della linea ferroviaria per realizzarvi un boulevard" e lasciato in eredità "ben 3 milioni di metri cubi edificabili". Ora, le zone edificabili c'erano ben prima di Busquets e certo non ammontano a 3 milioni di metri cubi, ma a volumi sicuramente inferiori. L'interramento della ferrovia dunque sposta ben poco in termini di edificabilità e comporta piuttosto una serie di sostituzioni edilizie e riqualificazioni urbanistiche che contribuiranno a rigenerare luoghi della

La replica

Perché è utile la circonvallazione

FRANCO IANESELLI

città centrali eppure marginali perché poco attrattivi. Aggiungo che l'ultima variante al Prg, quella del 2019, si è ispirata (non senza difficoltà e contrasti) al principio dello zero consumo di suolo in coerenza con la legge urbanistica provinciale.

Un altro argomento che merita di essere approfondito è quello della bonifica delle aree inquinate ex Sloi ed ex Carbochimica. A questo proposito, il parere del Comune di Trento che sarà portato in sede di Valutazione di impatto ambientale contiene tutte le prescrizioni e le richieste di approfondimento elaborate dall'Appa. Dunque siamo ben consapevoli della situazione delle aree inquinate, mentre non sembrano esserlo gli estensori dell'intervento quando propongono di ricorrere alla fitobonifica dei terreni: quel tentativo, per la cronaca, è già stato esplorato undici fa e non ha portato a risultati soddisfacenti. L'orticello sperimentale (perdonate la banalizzazione) creato nel 2011 alla Sloi in collaborazione

con l'università di Verona infatti non depurava i terreni nella misura necessaria, anche perché l'inquinamento è a profondità elevata e difficilmente può essere intercettato dall'apparato radicale di una pianta.

Infine, l'ultimo punto: nell'intervento si legge che la circonvallazione ferroviaria "si prefigge di portare in Trentino e, segnatamente nell'Interporto della città, 630 mila camion in più all'anno". Ebbene, quei 630 mila camion passano già oggi sulle strade del Trentino. Solo che, quando la circonvallazione ferroviaria sarà pronta, arriveranno all'Interporto in treno per poi raggiungere su strada il destinatario finale (tra parentesi, i 630 mila camion di cui si parla è la potenzialità massima dell'Interporto, dunque si tratta di un numero limite, non di una costante). Questa cifra però non considera il dato complessivo: ovvero non tiene conto di quei 2,2 milioni di tir in totale che ogni anno passano sulla nostra autostrada e che

progressivamente saranno trasferiti su rotaia, con enormi vantaggi in termini di emissioni e di traffico.

Su una cosa concordo: sulla necessità di intervenire sulle tariffe dell'Autobrennero, così come richiesto già dal presidente della Giunta provinciale altoatesina Arno Kompatscher. Continueremo, in qualità di Comune capoluogo, a far pressione in questa direzione in modo da allontanare dal Brennero quel traffico "deviato" che sceglie il nostro valico solo per ragioni tariffarie. Ma questa iniziativa non esclude la necessità della Circonvallazione ferroviaria, fondamentale per far sì che la città di Trento non venga colta impreparata dal grande aumento del traffico ferroviario merci previsto dopo l'apertura del tunnel del Brennero.

Concludo con un'ultima osservazione. Accostare la Circonvallazione ferroviaria alla Valdastico è come paragonare una centrale eolica a una centrale a carbone. Entrambe sono impattanti certo, ma mentre le prime sono opere che hanno come fine ultimo la sostenibilità e la riduzione delle emissioni, l'autostrada e la centrale a carbone fanno parte di un mondo vecchio che dobbiamo lasciarci alle spalle. Esiziale (il termine mi pare calzante) sarebbe non rendersene conto e scegliere l'immobilismo per paura di affrontare il cambiamento.

Franco Ianeselli
Sindaco di Trento