

TRENTO NORD

Il consigliere è il primo firmatario dell'ordine del giorno sostenuto dalla maggioranza, per un percorso di studio su pianificazione di area vasta, bonifica e governance»

«Ora che quelle aree sono tornate al centro dell'interesse approfittiamone con un dibattito che coinvolga ente pubblico, privati, professionisti ma anche l'intera comunità»

«Sloi e Carbochimica, tavolo di lavoro»

Zappini: «Andiamo oltre la logica dei metri cubi, là funzioni pubbliche»

CHIARA ZOMER

Il dibattito che si è generato attorno ai terreni di Trento nord è un'occasione da non perdere. Raccogliamo il rinnovato interesse per il tema e avviamo un percorso che metta assieme tre punti di vista: quello per il disinquinamento, quello per la pianificazione d'area vasta e quello per la governance. Partendo da un presupposto: la logica dei metri cubi in cambio di bonifica è più che superata, in quell'area dovranno sorgere funzioni pubbliche. Quali, lo dovrà decidere la comunità, in un percorso partecipativo. Questo lo spirito con il quale il consigliere comunale **Federico Zappini** ha proposto come primo firmatario un ordine del giorno collegato al bilancio comunale, firmato poi dall'intera maggioranza, che appunto chiedeva di attivare subito un percorso di studio multidisciplinare, che coinvolga Appa, centri di ricerca, università, capace di affrontare i tre problemi assieme: quello urbanistico, quello della bonifica e quello della governance. «Io me lo immagino come una settimana di confronto, da cui si esce con qualche soluzione. Ma non si può sprecare questo momento».

In che senso?

«Mi sembra che questo paio d'anni di maggiore tensione attorno al bypass hanno avuto il merito di riportare al centro del dibattito pubblico quell'area, che era un po' dimenticata, su cui insisteva una questione ambientale, una questione di memoria e un tema di marginalità. Adesso invece vedo con piacere che se ne parla da tanti punti di vista, gli architetti, la parte politica, i comitati. Magari con visioni diverse, ma se ne parla. Non è banale. Dobbiamo cogliere questa spinta, è utile e generativa».

Si è soprattutto litigato su quelle aree, pensando al bypass.

«E qui serve una premessa.

Guardando a Trento nord io credo che dobbiamo avere la capacità di procedere per percorsi paralleli, se no si fa confusione. C'è un tema, il bypass, con caratteristiche lineari, che si svilupperà nell'intersezione tra le due aree. È evidente che dobbiamo leggere tutti i dati con la massima attenzione, per capire come si dovrà procedere. Era noto che far passare di lì il bypass avrebbe presentato caratteristiche di difficoltà, ma sapevamo anche che poteva diventare un'opportunità per riaccendere la voglia di procedere, rispetto a quell'area della città».

Poi c'è l'interramento.

«È un grande tema, che resta sullo sfondo».

E come teniamo tutto insieme?

«Siamo all'inizio di un percorso di una variante al Prg. Tutti gli argomenti dunque, forse dentro la discussione per la variante, possono trovare un contesto per essere letti, un innesco per immaginare una città diversa, più attenta alle sfide ambientali».

Ma non è che i cavalli sono ormai scappati?

«Certo, se guardiamo a Fidenza, diciamo: ecco, lì tutte le scelte giuste e qui tutte quelle sbagliate, pensando che l'unica maniera per far diventare interessante la bonifica fossero le metrature di edificabilità. Ma l'ordine del giorno che abbiamo presentato questo vuole dire: superiamo questo approccio, prendendoci il tempo per capire come, ragionando delle funzioni di quell'area, rimettiamo al centro la funzione pubblica, in una parte di città spesso sviluppata in modo molto disordinato. C'è bisogno in quel luogo del polo della protezione civile? Perché no. O forse meglio immaginare un recupero di ambito verde che con l'interramento del bypass permette l'attraversamento est ovest. Ragioniamo delle funzioni muovendo la fantasia e coinvolgendo tutti: i privati, il Comune, gli ordini professionali, la cittadinanza».



A sinistra una panoramica delle due aree inquinate di Trento nord. Qui sopra il consigliere Federico Zappini

I privati hanno in mano un titolo a costruire. Si aspettano di far dei soldi. Più che l'accordo, vedo all'orizzonte il contenzioso.

«Non è detto. Sulla governance, il ruolo del pubblico è quello di stimolare un accordo, in un contesto in cui tutti mettono le loro carte sul tavolo, le loro attese, per cercare di smussare gli angoli. Anche sulla bonifica, serve ragionare praticando anche il dubbio».

Per esempio?

«Nel percorso che immaginiamo, serve un confronto tra esperti, per capire che tipo di bonifica dobbiamo andare a fare. Vorrei che ragionassimo di tutti i modi per agire su quel luogo: vorrei conoscere a fondo il caso di Fidenza, o l'ipotesi di capping o ancora la fitodepurazione.

Vorrei avere certezze sui costi e anche sui tempi. Mettere tutto sul tavolo, altrimenti continueremo a ribatterci giornalmente tra chi dice una cosa e chi l'altra, senza fare passi avanti».

Ma tornando all'aspetto urbanistico, in questo ragionamento ha senso discutere dell'area Sequenza, a valle della Sloi, prima di aver deciso cosa fare su Sloi e Carbochimica?

«Perché no? Sono d'accordo con il sindaco, che compito della politica è anche quello di recepire gli stimoli. Raccogliamo quelli che arrivano, e mettiamoli dentro una visione di città da decidere assieme ai cittadini, magari con luoghi di riflessione reale capaci di coinvolgere la comunità, come spero possa diventare l'Urban Center».

Bypass. Viglietti rilancia l'ipotesi del tram treno Il Cmst: «Modifichiamo il progetto»

Il presidente Claudio Geat ha nei giorni scorsi rilanciato la proposta del Comitato per la mobilità sostenibile di galleria del bypass fino a Canova. Oggi il presidente del Cmst, Ezio Viglietti, ricorda che quell'ipotesi progettuale, già inviata ad Rfi e Italferr, era stata ideata dallo scomparso ingegner Alberto Baccega. Ed evidenziando che senza il vincolo del 2026 è possibile modificare il progetto, il Comitato chiede una revisione: «Pensiamo che con senno e ponderatezza si possa pervenire a soluzioni condivise».

E sull'interramento, il Cmst chiede una riflessione per andare verso «una metropolitana di superficie dell'Euregio». Il comitato parte dal fatto che sull'interramento non sono messe risorse: «Forse potrebbe diventare più fattibile l'adozione di soluzioni come il Tram treno nel centro cittadino e l'estensione a sud del tracciato a scartamento metrico, isolato dalla rete ferroviaria Rfi, della ferrovia Trento Malè come tram treno». E propone di creare un gruppo di lavoro.