

L'INTERVISTA

L'assessore all'urbanistica Baggia spiega tempi e modi della variante al Prg



Troppi consiglieri incompatibili, probabile commissario per la variante tecnica

La variante tecnica al Piano regolatore 2023-24 è pronta ma la sua approvazione dovrà probabilmente essere approvata da un commissario straordinario. Pare infatti che la maggior parte dei consiglieri comunali possa risultare incompatibile. Le verifiche sono in corso, dopodiché si procederà probabilmente con la richiesta alla Provincia di individuare un commissario.

Il consiglio comunale aveva approvato il 19 luglio 2023 obiettivi e contenuti della variante tecnica che comprendono tra l'altro il ridisegno del Prg sulla base catastale provinciale ed è proprio questo passaggio che andrebbe a toccare potenzialmente gli interessi dei consiglieri che hanno una proprietà immobiliare. Gli altri principali obiettivi della variante tecnica sono la riclas-

sificazione delle aree agricole secondo le definizioni del Pup; l'identificazione e valorizzazione del patrimonio architettonico contemporaneo; l'adeguamento della delimitazione delle aree sciabili alla cartografia del Pup; l'adeguamento delle aree di protezione fluviale; le integrazioni nel Prg degli esiti della redazione della Carta del paesaggio comunale.

# Entro fine anno gli obiettivi per la città

Le sfide: sostenibilità, multifunzioni accoglienza, mobilità e bellezza

Con SuperTrento si è disegnato un pezzo di futuro della città. Quel corridoio verde con tram e ciclabili non è il libro dei sogni - assicura il sindaco laneselli - ma neanche un progetto vero e proprio, come specificano i tecnici.

**Dunque come si procederà per trasformarlo in un progetto realizzabile, chiediamo all'assessora all'urbanistica Monica Baggia?**

Adesso bisogna andare avanti con le opere che ne sono il presupposto: bypass e interrimento. Più il collegamento Nord-Sud in sede propria. Dopodiché a livello di variante generale al Prg uno degli obiettivi è valutare l'impatto di queste infrastrutture sulla pianificazione della città e valutare se sono compatibili le attuali destinazioni o devono essere riviste.

**Quindi serve una verifica?**

Sì certo. Per fare un esempio a Trento Nord la destinazione urbanistica è prevalentemente commerciale. Dobbiamo prevedere funzioni pubbliche? E sullo Scalo Filzi? Valutazioni che prendono le mosse dai contributi di SuperTrento e dovranno tradursi in una scelta, in una destinazione.

**Tutto questo negli obiettivi della variante generale? C'è tanta carne al fuoco.**

Certo, uno degli obiettivi è verificare le infrastrutture. Ma da SuperTrento è emerso anche un contributo sul tipo di residenze e politiche abitative. Altro obiettivo della variante, partendo dall'analisi abitativa che stiamo facendo sui dati demografici e gli sfitti.

**Cosa suggeriscono queste analisi?**

Ad esempio che non dobbiamo più costruire in collina, già abbastanza devastata. Dobbiamo concentrarci in fondovalle dove ci sono zone che vanno riqualificate, a Trento Nord ma anche a Trento Sud, dove vorremmo spingere la residenzialità a scapito del commerciale. I dati con a fianco il quaderno di SuperTrento ci permettono di definire meglio gli obiettivi.

**Fino a che livello di definizione?**

Questo è da vedere, sono scelte politiche. Intanto ci sono già cinque sfide e principi ispiratori da sviluppare.

**Quali sono?**

Sono la sostenibilità e il contrasto agli effetti del cambiamento climatico; il favorire l'accoglienza, da cui la necessità di risparmiare suolo e costruire piuttosto in altezza; l'inclusione e la mescolanza sociale; il favorire la mobilità con sistemi di trasporto pubblico e mobilità leggera; il promuovere la multifunzionalità degli spazi e sperimenterne gli usi temporanei; il conciliare scala di quartiere e scala urbana all'insegna del bello. Sono le sfide e i principi della variante del 2018, dobbiamo proseguire in quel lavoro tenendo presente che da

allora sono cambiate tante cose.

**In passato per definire gli obiettivi si è sempre guardato all'esterno e cercato consulenti che indicassero la strada. Stavolta volete fare tutto da soli?**

Stavolta non ce n'è bisogno perché i principi di base li abbiamo già, il percorso partecipato ci ha permesso di raccogliere sollecitazioni e desideri dei cittadini e mettendo assieme i dati il quadro da sviluppare è di fatto pronto. Poi le definizioni più puntuali potranno essere individuate attraverso bandi e concorsi.

**Diceva dell'idea di costruire in altezza, nonostante tutti gli alloggi sfitti e inutilizzati che ci sono?**

Purtroppo quelli sono difficili da verificare, non si sa quanto sia il sommerso ed è difficile trovare il modo di farlo emergere. Poi c'è il tema delle residenze per studenti e dell'utilizzo degli immobili.

**Dichiarerete guerra agli Airbnb?**

Bisognerà arrivare a una limitazione. E c'è anche il tema di una modifica del regolamento edilizio per arrivare anche a un miglioramento ecologico e a una lotta agli sprechi energetici.

**Quali sono i tempi per gli obiettivi del Prg?**

Siamo partiti con la discussione in commissione ed entro aprile dovremo definire il confronto con gli ordini professionali, le associazioni, i nostri uffici. Entro autunno vorrei avere l'a-



CONTINUITÀ

I principi base li abbiamo ereditati dalla precedente amministrazione, ora con SuperTrento abbiamo anche le idee dei cittadini

IN ALTEZZA

L'analisi dei dati ci dice che dobbiamo dire basta al consumo di suolo e alle costruzioni in collina e realizzare nuovi volumi in altezza

L'assessora comunale all'urbanistica Monica Baggia lunedì alla presentazione di SuperTrento

dozione in consiglio comunale.

**Poi avanti con la variante vera e propria?**

Sì potrà anche partire con le varianti puntuali più urgenti, come fatto nel 2018 dalla precedente amministrazione.

**A proposito di urgenza ci sono alcune partite aperte in attesa di defini-**

**zione con la Provincia. A che punto siamo con San Vincenzo e Italcementi?**

Siamo fermi. Bisogna avviare la macchina e lavorare con la Provincia. A livello tecnico si è fatto, ora bisogna riprendere i fili con la nuova amministrazione provinciale. All'Italcementi in realtà c'è un piano guida già appro-

vato da tempo e attendiamo la pianificazione attuativa dei proprietari, cioè Patrimonio del Trentino. Poi su queste partite bisogna anche aprire al contributo dei privati, ma prima di coinvolgerli l'amministrazione deve avere le idee chiare di cosa si vuole e di quale può essere questo contributo. F.G.

BYPASS FERROVIARIO Mancano i via libera alle prescrizioni sulle vibrazioni e il decreto sulle terre di scavo

## Rallentato dal Ministero dell'ambiente



Il cantiere di Mattarello, allestito ma inattivo

Non sarebbe un problema specifico difficile da risolvere ma piuttosto un problema di ingolfamento burocratico a causare nuovi ritardi nel via libera alla valutazione di impatto ambientale che permetta di partire con i lavori e gli scavi almeno per quanto riguarda le cosiddette opere anticipatorie parte A della circonvallazione ferroviaria. Il Ministero per l'ambiente e lo sviluppo energetico è ingolfato di lavoro e fatica a dare il via libera, e probabilmente ora che il bypass di Trento è uscito dall'orbita del Pnrr ha perso anche la possibilità di procedere per vie preferenziali bruciando le tappe.

In particolare si è parlato di mancato via libera per quanto riguarda le prescrizioni ante operam riguardanti la campagna di monitoraggio delle vibrazioni al fine di poter avere un quadro attuale dei valori vibrazionali ed in prossimità di potenziali ricettori per una corretta modellazione dello scenario.

La prescrizione indicava la necessità di «censire ed indicare tutti i ricettori sensibili presenti nell'area di influenza, individuati nel SIA, anche caratterizzati da differenziate geomorfologia, identificati con un codice univoco, indicando per ciascuno la distanza dall'asse ferroviario, la destinazione d'uso e i limiti di riferimento; valutare e riportare i livelli vibrazionali sui ricettori censiti nelle condizioni operative attuali, attraverso stime e/o misure, da effettuarsi presso i ricettori i più esposti all'intervento di progetto. Inoltre, un aggiornamento dello studio di compatibilità dell'opera in relazione alle vibrazioni, stimando sui ricettori presenti nell'area di influenza i livelli vibrazionali nelle condizioni operative di progetto (Post Operam)».

Su questa si attendono risposte mentre ancora non risulta pubblicato il decreto che dà il via libera al Piano di utilizzo delle terre da scavo parte A, che secondo indiscrezioni dovrebbe essere stato approvato la settimana scorsa almeno per quanto riguarda la zona sud, quella dell'imbocco dei tunnel a Mattarello. E in mancanza di questi via libera non possono partire neanche gli scavi per posizionare le frese in arrivo dalla Cina e attese nelle prossime settimane.

Gardolo, due quartieri tra i più popolosi, saranno ancora percorsi da treni con merci pericolose che viaggeranno a 120 km all'ora. Questo perché ottusamente si è accettato un percorso di mezza circonvallazione nella città invece che in Dextra Adige, come proposto sempre dalla rete dei cittadini. Ed oggi vediamo il risultato finale: un miliardo perso, cantieri fermi, 11 ettari di aree inquinate lì ferme da 40 anni, sogni distribuiti ai cittadini con una propaganda martellante. Parlando d'altro.»

La polemica | La Rete dei Cittadini critica gli annunci legati a SuperTrento ricordando come a monte ci sia un progetto in standby

### «Cittadini distratti dai veri problemi: bypass e bonifiche»

«I buoni propositi di SuperTrento rischiano di distrarre i cittadini dai problemi centrali che stanno a monte: i cantieri infiniti del bypass ferroviario e le bonifiche di Sloi e Carbochimica.» A dirlo è Paolo Zadra a nome della Rete dei Cittadini, che da anni si batte per contrastare il progetto di circonvallazione ferroviaria messo in campo da Rfi e per sottolinearne le criticità, soprattutto in relazione all'impatto sulla parte nord della città e ai problemi dell'attraversamento con la nuova linea delle

aree inquinate. Zadra ricorda innanzitutto come quando lo scorso anno il Comune ha avviato il percorso di urbanistica partecipata di SuperTrento si dava ancora come credibile la realizzazione della circonvallazione ferroviaria entro il 2026. «Ora, che i 930 milioni del Pnrr non ci sono più, - dice - e che non c'è notizia di nuovi finanziamenti tutti sanno che il bypass, se mai arriveranno i soldi, sarà ultimato forse nel 2030. Sempreché qualcuno riesca a bonificare mira-

colosamente in 5 anni le aree ex Sloi ed ex Carbochimica.» Insomma, se il sindaco ha detto che il progetto presentato a Palazzo Geremia non è un libro dei sogni, la Rete dei Cittadini lo considera invece un po' così e imputa al laneselli di voler ancora una volta eludere le criticità connesse al bypass e che sono da mesi sotto gli occhi di tutti, compresa la Procura Generale di Trento. «Inoltre - aggiunge Zadra - SuperTrento parla al Centro della Città dimenticando che Roncafort e

Gardolo, due quartieri tra i più popolosi, saranno ancora percorsi da treni con merci pericolose che viaggeranno a 120 km all'ora. Questo perché ottusamente si è accettato un percorso di mezza circonvallazione nella città invece che in Dextra Adige, come proposto sempre dalla rete dei cittadini. Ed oggi vediamo il risultato finale: un miliardo perso, cantieri fermi, 11 ettari di aree inquinate lì ferme da 40 anni, sogni distribuiti ai cittadini con una propaganda martellante. Parlando d'altro.»



Paolo Zadra nel corso di una recente assemblea pubblica