

IL DIBATTITO

Il presidente della Circoscrizione Centro Storico Geat, poco convinto all'idea di un tunnel tra via Brennero e piazza Venezia: «Meglio il parcheggio d'attestamento a nord»

Sospende il giudizio il presidente dell'Ordine degli architetti Piccolroaz, che però avverte: «Queste operazioni, se non inserite in un ragionamento organico, diventano spot»

«Il passante Buonconsiglio? Così avremo più auto in città»

CHIARA ZOMER

Un parere sul passante Buonconsiglio? Non posso darlo, a noi urbanisti non è stato presentato alcun progetto». Il presidente dell'Ordine degli Architetti **Marco Piccolroaz** non vuole fare polemica, ma non vuole nemmeno mettere il bollino ad un dossier che non ha mai nemmeno avuto l'occasione di aprire. Si limita a dire: «Ogni progetto dovrebbe essere inserito in una pianificazione generale di città». Un po' il medesimo concetto che evidenzia il presidente della circoscrizione Centro Storico Piedicastello **Claudio Geat**, che però ci mette anche un po' di pepe: «Mi sembra che portiamo le auto da via Brennero a piazza Venezia. Ma il progetto era quello di tenerle fuori dalla città».

Intanto la proposta dell'amministrazione comunale: un tunnel che da via Brennero (è prevista una rotonda di innesto all'altezza dell'ex Aci, dove entrerà in galleria il bypass ferroviario) porterebbe i flussi veicolari nord-sud a piazza Venezia. Le auto quindi, in una rotonda sotterranea, sarebbero poi smistate verso via Venezia, via della Cervara e via San Francesco. Quanto alla piazza, a via dei Ventuno e via Clesio, diventerebbero una grande ztl, dai giardini di piazza Venezia a piazza Mostra. Al presidente Geat intanto scappa un sorriso, «è una bella suggestione, una riga su una cartina, un'idea». Ma poi non riesce a non fare qualche valutazione tecnica: «Intanto, se si vuol fare una galleria facendola entrare in roccia in corrispondenza del bypass ferroviario, serve avere l'autorizzazione delle ferrovie. Secondo poi, serve immaginare di fare una galleria con metodi tradizionali, impossibile pensare ad una fresa, che non si pagherebbe».

Ma poi c'è la questione urbanistica. La più seria. E non depone, secondo Geat, per un parere positivo: «Noi cercavamo di portare le auto fuori dalla città quanto più possibile. Ma questo progetto porta le auto da via Brennero a piazza Venezia, che sarà più intasata di ora, perché al traffico attuale si aggiungerà quello in più da via Brennero. Credo sia un errore concettuale, senza contare che avessimo 60 milioni di euro avremmo 2 o 3 progetti più urgenti per noi: l'ex Atesina, le scuole Bronzetti, per dire». Ma quel che più gli preme è la questione delle auto da tenere fuori dalla città: «A noi preme che venga realizzata l'intersezione tra la circonvallazione verso la Valsugana e via Brennero, con un grande parcheggio d'attestamento. È un progetto pianifi-



cato, che permetterebbe di lasciare le auto fuori dalla città, e di raggiungere il centro in bus navetta. Questo, secondo noi, ha senso. Senza contare che mi sembra un'idea buttata lì. Dovrei fare un ragionamento pianificatorio sulla città del futuro, nel quale inserire certo anche idee impegnative, ma da fare prioritariamente una rispetto all'altra. Invece mi pare un progetto slegato dal resto».

La necessità di un ragionamento complessivo è evidenziata anche dal presidente degli Architetti Piccolroaz: «Noi prendiamo atto di quanto ha presentato l'assessore, non ne avevamo idea, non siamo stati in nessun modo coinvolti. Né era stata inserita una proposta di questo tipo nel documento preparatorio alla variante urbanistica, che la giunta aveva redatto qualche mese fa. Quindi non possiamo dare un parere». Però qualche considerazione di carattere generale Piccolroaz le fa: «Una città, come una provincia, non è un puzzle in cui si pianificano dei pezzi uno alla volta, si individua un disegno generale, all'interno del quale si chiariscono le priorità. Queste operazioni, se non sono inserite in un ragionamento organico, diventano spot che fatica ad essere ricondotto ad uno strumento pianificatorio. Siccome quel che è stato presentato ieri non ci è stato illustrato, a primavera, quando la giunta ci ha presentato le prospettive del documento programmatico, non riesco a dire se si tratta di una buona proposta». Traducendo un po' liberamente: tunnel o interrimento e Nordus? Posto che tutti hanno bisogno di cercare risorse, immaginiamo che la domanda sia da quali si comincia, qual è la priorità.

REAZIONI

Filippin (Lega): «Vedo il rischio di aumentare il traffico dalla Valsugana»

«Non contrario, serve lo studio»

Il passante del Buonconsiglio? Una bella suggestione, ma niente di più. Perché senza vedere il progetto, altro non si può dire, salvo evidenziare le possibili criticità, come il rischio che aumenti il flusso di auto in arrivo dalla Valsugana che ora scaricano sulla tangenziale. L'architetto **Giuseppe Filippin** ha letto del passante Buonconsiglio dai giornali e sorride. Salvo fare i conti in tasca all'assessore **Ezio Facchin**: «Ma di cosa stiamo parlando? Ne serviranno 200 per fare una cosa simile».

Con ordine. Mercoledì durante il convegno dell'Ordine degli Ingegneri sulla mobilità sostenibile, l'assessore alla Mobilità di Trento **Ezio Facchin** ha presentato il progetto a cui, ha rivendicato, gli uffici lavorano da un anno: il passante Buonconsiglio. Tanti sono quelli che potrebbero commentare la notizia, ma uno tra i primi che interpelliamo è l'architetto Giuseppe Filippin. Un po' per l'esperienza politica (consigliere comunale della Lega), ma soprattutto per la professione e perché in passato si era interessato a questi temi. Fin dalla prima ora ha sostenuto infatti l'idea di interrimento di via dei Ventuno, sogno a cui tanta parte della città è affezionata e che è stato accantonato perché si considera insostenibile per la viabilità cittadina l'ipotesi di chiudere quella strada per anni. Ecco perché partiamo da lui. E lui è



Giuseppe Filippin, consigliere comunale della Lega e architetto

E sui costi: «Almeno 200 milioni. Ne abbiamo spesi 120 per la galleria di Martignano»

prudente: «No ho un giudizio negativo, è un'idea affascinante. Ma vorrei avere il progetto, perché al momento mi sembra più una boutade dal sapore elettorale. Vedo positivo, intanto che un'amministrazione

concentrata finora sulle biciclette e sulla limitazione al traffico, fa una proposta che pensa alle automobili e alla necessità di fluidificare il traffico. Ma va visto bene il progetto, perché non vorrei che questa ipotesi agisse come catalizzatore di traffico. Temo infatti che un'ipotesi come questa rischi di moltiplicare le auto in arrivo dalla Valsugana, che ora vanno in tangenziale. In questo caso ci sarebbe un aumento di traffico a carattere sovrallocale, di attraversamento, che non sarebbe positivo per la città. Poi c'è la questione ambientale, da verificare

bene, anche se là si parla di roccia».

Poi c'è la questione della realizzazione pratica, concreta delle opere. E anche qui, Filippin evidenzia come la città sarebbe «messa a soqquadro per un bel po' di tempo. In Port'Aquila ci sono abitazioni molto vicine alla strada, non c'è grandissimo spazio. Immagino che gli ingegneri abbiano detto che è tecnicamente fattibile, perché dal punto di vista tecnico le soluzioni ci sono. Ma bisogna che facciamo mente locale su una cosa: per realizzare la rampa, l'unica possibilità in adiacenza è usare l'area dei giardini Venezia. E questo significa abbattere piante secolari. Certo, il giardino verrà rifatto poi, ma le piante secolari spariranno, e con esse un po' di identità».

Infine, chiarisce Filippin, una cosa su tutte non torna del progetto presentato da Facchin: i costi. «60 milioni? Ma scherziamo? Abbiamo speso 120 milioni per fare la galleria di Martignano. Qui abbiamo un tunnel di un chilometro, una rotonda interrata, rampe d'accesso, a quel punto anche un parcheggio interrato in piazza Venezia. Una cifra come 60 milioni di euro sono un pesciolino per gli allocchi. Io credo che si parli piuttosto di 200 milioni di euro». Infine, la stoccata: «Dicono che ci lavorano da un anno. Bene, potevano portare qualcosa in commissione in tutto questo tempo». C.Z.



Sopra il presidente Geat, sotto il presidente Piccolroaz