

DOCUMENTO

Bypass e interrimento. Sei ambientalisti contestano il sindaco

# Ferrovia: «Progetto impattante»

«Eravamo e restiamo convinti che determinate elaborazioni di grande impegno avessero e abbiano la necessità di avviare quantomeno un reale percorso di condivisione e non procedere in una partita stabilita a priori, senza badare troppo alle specificità dei luoghi e della vita che li circonda, dal momento che la città sarebbe messa di fronte a gravose difficoltà logistiche e urbanistiche per decessini». In un articolato documento, sei ambientalisti prendono posizione sul «grande progetto integrato» di circonvallazione della ferrovia del Brennero e di interrimento dei binari il cui impatto urbanistico è stato illustrato giovedì 29 gennaio su *l'Adige*. I sei firmatari sono **Franco Tessadri, Antonella Valer, Jacopo Zannini, Lorenza Erlicher, Alessandro Bettinelli e Luigi Casanova**. Tre di loro (Tessadri, Zannini e Bettinelli) hanno sostenuto la coalizione al governo in Comune, da candidati con la lista «Europa Verde». Hanno anche partecipato alla camminata «notav» di domenica 17 gennaio.

La loro posizione è critica nei confronti del sindaco **Franco Ianeselli**. Prima di tutto, sulla nomina ad assessore di **Ezio Facchin**: «Ci ha lasciato sconcertati e disorientati la scelta, repentina e non condivisa con i suoi

sostenitori, del Sindaco e della sua Giunta, dell'avvicendamento di un neo assessore alla «riconversione ecologica»... Ci risulta poco cristallina la scelta di un sostituto (dopo le dimissioni improvvisate di **Paolo Zanella**, ndr) che ha di fatto dato notevole accelerazione e priorità all'opzione ferroviaria su Trento, legata al by-pass ferroviario incorporato nel BBT». Un progetto ritenuto «impattante e strettamente connaturato al modello economico estrattivistista».

La critica dei sei ambientalisti entra poi nel merito: «Da quanto più profondamente analizzato, in merito al by-pass ferroviario di Trento emergono infatti severe problematiche legate all'acqua, peraltro già decretate da documenti ufficiali che testimonierebbero l'intercettazione certa di diverse falde di sorgenti che andrebbero perse, con inoltre grossi interrogativi sulla stabilità geologica della «paleo frana» sul versante Maranza Marzola, ne è testimonianza il fatto che in buona parte di questo lato della montagna sono stati limitati se non del tutto esclusi interventi edilizi in superficie».

Altro elemento critico: «la problematica di dove e come dovrà essere stoccato il materiale di risulta dello scavo di dei 12 km di tunnel». Tessadri e colleghi aggiungono:

«Si può poi passare all'analisi di come si intersecherebbe la mobilità locale, con i treni regionali, che è inutile negarlo vedrebbero drenate ulteriormente le risorse verso l'alta velocità. «Non chiamatele TAV, rischia di confondere l'opinione pubblica» disse il neo assessore comunale al suo insediamento. Noi diciamo che le idee e le opinioni pubbliche si fanno con la chiarezza e non con gli slogan che da anni sentiamo a scadenze regolari. Infine vogliamo sottolineare come la visione della grande opera a venire abbia sostanzialmente bloccato ogni altra politica di riduzione del traffico veicolare sull'asse del Brennero, a cominciare dall'adeguamento del pedaggio dell'A22 a quello degli altri valichi».

Quanto agli annunciati percorsi informativi sulla grande opera, i sei firmatari osservano: «Speriamo siano realmente più assortiti e precisi di quanto si legge sullo scarno sito inaugurato proprio domenica scorsa dalla Provincia». Nemmeno è piaciuto il recente editoriale del sindaco Ianeselli su *l'Adige*: «Ci lascia basiti perché esclude la partecipazione verso il «se» fare o non fare l'opera, aprendola esclusivamente al «come». Ci sembra un po' poco chiamare questo condivisione e partecipazione».



La stazione ferroviaria di Trento con la linea della Valsugana (a destra)