

■ Interramento ferrovia, opera da rivedere

La razionalità, la logica, l'esperienza, il senso civico indicano che in ogni processo importante, per ogni grave decisione, sono necessarie la valutazione critica delle situazioni, la ricerca della verità più attendibile, la libertà di decidere, un tempo sufficiente per una valutazione equilibrata e serena.

Queste condizioni per assumere una decisione equilibrata, nel caso della circosollazione ferroviaria e dell'interramento nella zona cittadina, sono purtroppo inesistenti. Prima di tutto si dà per certo che con l'apertura del nuovo valico del Brennero i treni verranno quadruplicati da 80/130 giornalieri a 400. Dato gonfiato, di pericolosa fantasia, addirittura sconfessato dall'amministrazione ferroviaria.

Si propone pomposamente il quadruplicamento della ferrovia anziché il raddoppio, falsando il giudizio per la nuova opera. Viene accantonata qualsiasi ipotesi di redistribuzione del traffico ferroviario sui vari valichi, dove l'utilizzo medio è di appena il 35%.

Si dice che le merci dell'autostrada A22 devono passare alla ferrovia, per ovviare all'inquinamento dovuto alla combustione dei combustibili fossili e all'eccesso di veicoli in autostrada, ma non si tiene conto che circa il 30% del traffico autostradale è dovuto al traffico deviato indotto dalle tariffe autostradali molto più basse in A22 rispetto a quelle dei paesi confinanti.

Si esclude la possibilità di deviazione della ferrovia in sponda destra per la sola zona di Trento, escludendo la possibilità di trasferire la ferrovia sul tracciato autostradale prossimo alla città e di spostare l'autostrada più all'interno nella montagna.

Si prevede inoltre per certa la fine dei giganteschi lavori entro il 2026, cioè tra soli 5 anni. Il che è assolutamente irrealistico ed imprevedibile. Non si dà alcuna comunicazione sulle conseguenze ambientali, economiche e sociali, né, almeno sinteticamente, sul presunto consumo energetico e sulla produzione di gas serra clima alteranti.

Per ora, si usa il solito sistema per portare all'approvazione un intervento difficile e controverso: si alimenta di notizie non vere l'opinione pubblica, si predispongono ingenti capitali nel caso di autorizzazione, si muniscono di barriere tecniche e si minacciano gravi conseguenze nel caso di diniego. Si evita il dibattito sul concreto.

Così si arriverà agli ultimi giorni, quando sarà troppo tardi per discutere e si dovrà assentire alla progettazione di massima per non perdere il finanziamento. Non si comprende come le amministrazioni comunali e provinciali non chiedano con vigore risposta ai problemi più volte sollevati dai gruppi pensanti dei quartieri. La decisione di fare la galleria Mattarello - Trento è tutt'altro che indiscutibile e ineluttabile. I soldi europei si possono impiegare per realizzare opere più necessarie e meno disastrose ambientalmente.

Paolo Mayr - Trento