

Questo spazio è dei lettori.
Per consentire a tutti di poter intervenire,
le lettere non devono essere di lunghezza

superiore alle trenta righe, altrimenti
verranno tagliate dalla redazione.
Vanno indicati sempre nome, cognome,

indirizzo e numero di telefono.
Le lettere pubblicate dovranno avere
necessariamente la firma per esteso.

via Missioni Africane, 17 38121 Trento
Fax: 0461 - 886263
E-Mail: lettere@ladige.it

(segue dalla prima pagina)

Vorremmo analizzare alcune affermazioni del Sindaco che non ci risultano vere e/o scientificamente supportate. Nel difendere l'assessore Facchin dal rimprovero di essere "portatore di un piano faraonico di cementizzazione della città, come fossimo una delle tante stazioni TAV da allestire", scrive: "In comune i piani urbanistici seguono iter codificati, lunghi e complessi e non vengono imposti dall'esterno. Il progetto della circonvallazione ferroviaria, per dire, è previsto dalla variante al PRG 2019, approvata dal Consiglio Comunale quando a governare era Andreatta ed è stato oggetto di un Protocollo di intesa fra Comune, Provincia e Rete Ferroviaria Italiana, due anni fa". Nella variante 2019 la circonvallazione ferroviaria di Trento non è però presente, né cartograficamente, né nelle norme di attuazione, e non c'è traccia della stazione provvisoria allo scalo Filzi. La scelta del TAV e del percorso cittadino sono presentati come ineluttabili, decisi e indiscutibili. Si dice che "la linea del Brennero è saturata", quando le merci trasportate su rotaia oggi sono la metà del potenziale. Si parla di aumento del traffico merci su gomma quando è invece diminuito in Italia dal 2009 ad oggi del 40% e sulla linea del Brennero il trasporto merci nel 2017 è inferiore a quello del 2007. Non si dice che

La replica a Ianeselli

Circonvallazione, non si dice la verità

FRANCO TESSADRI, ANTONELLA VALER, ELIO BONFANTI, LORENZA ERLICHER

L'attuale traffico merci sulla A22 per circa il 30% è un "traffico deviato", richiamato sulla Brennero dalla esiguità dei pedaggi. L'Europa chiede di spostare dalla gomma alla rotaia, entro il 2030 il 30% del traffico ed entro il 2050 almeno il 50%. Obiettivi importanti come la decisione di Parigi sul clima di azzerare entro il 2050 i gas serra, ma in contrasto con la realizzazione della tratta trentina del TAV/TAC. Per azzerare le emissioni di CO2 della sola costruzione del tunnel di base sarà necessario il suo utilizzo per 20 anni, oltre quel 2050 indicato come anno di azzeramento delle emissioni di anidride carbonica. Obiettivo cruciale per cui è necessario invece muoversi da subito avendo chiari gli effetti delle iniziative che si promuovono. Bisogna cominciare con il disincentivare l'uso della Autobrennero (di cui il Comune di Trento è azionista), attraverso un riallineamento dei prezzi dei pedaggi e limiti posti con criteri ambientali. Quanto alla capacità ferroviaria: con

l'apertura il tunnel di base (2030) si avrà sulla linea un traffico merci di circa 60 treni al giorno e con le novità tecnologiche si può raggiungere e superare l'obiettivo europeo del 50% del traffico su merci su rotaia entro il 2030 (con venti anni di anticipo!). Nella risposta a Zanutto il sindaco scrive che è impossibile non fare nulla a Trento, mentre al Brennero e a Verona si sta lavorando alla "quadruplicazione" della linea. Insistere a parlare di quadruplicazione della linea del Brennero è però fuorviante. Il progetto iniziale (di inizio anni '90) poteva avere quell'intento, ma si è poi "ridotto" al tunnel di base, lotto 1 (Fortezza-Ponte Gardena), circonvallazione di Bolzano (lotto 2) ed al lotto funzionale 3 (circonvallazione di Trento e di Rovereto). Ad oggi solo il tunnel ed i primi due lotti sono dichiarati opere strategiche di valore nazionale. Nei tratti non compresi nei citati lotti, sarà usata ancora la linea ferroviaria storica.

Sempre nel suo editoriale, Ianeselli chiede: "Quale è l'alternativa alla circonvallazione ferroviaria? Lasciamo che i treni merci passino in centro città? Rinunciamo alla metropolitana europea, la rete di treni frequenti e veloci che collega tutti i principali centri del continente? Rinunciamo all'interramento della linea ferroviaria esistente, quello che era stato chiamato "il sogno di eliminare la frattura urbana costituita dalla ferrovia" accantonato, ma ora con i soldi del Recovery plan nuovamente possibile?" Anche l'argomento del "rumore dei treni merci" non è però una ragione valida. Ci sono alternative tecnologiche concrete (miglioramento dei carrelli, installazione di barriere) più efficaci ed enormemente meno impattanti e costose della circonvallazione. Ianeselli ripete uno dei mantra del neoliberalismo, quello che vorrebbe i luoghi in funzione dei flussi e che ai flussi (delle merci, dei capitali) possano essere sacrificati i luoghi. La velocità rimane un obiettivo a prescindere. Questo approccio alle questioni ambientali va superato: i "corridoi europei" non sono linee ferroviarie da percorrere ad alta velocità, ma interconnessioni importanti, se però non disarticolano i territori. Trento non ha bisogno di scelte autoritarie, ma di discutere del proprio futuro senza spade di Damocle sulla testa.