

## COMUNICATO STAMPA

### **Si apra anche in Trentino un dibattito serio e costruttivo sull'attraversamento della nostra provincia da parte della linea ferroviaria ad alta capacità**

“Salvaguardare le nostre montagne non significa certo isolamento: non possiamo permetterci di essere tagliati fuori dalle grandi reti europee, ma dobbiamo usare i progressi scientifici per garantire la tutela dell'ambiente”.

Con queste parole, a prima vista sagge, il presidente della Repubblica Carlo Azeglio Ciampi è intervenuto nel dibattito sulla linea TAV Torino-Lione in Val di Susa, dopo settimane di dure ma civili proteste dell'intera comunità locale ed a fronte di una inaccettabile militarizzazione della stessa valle a “difesa”, così si sostiene, dell'avvio dei lavori del traforo di 52 chilometri.

Non voglio entrare ora nel merito del dibattito piemontese, pur rilevando che a scendere in piazza non sono, o meglio, non sono solamente i soliti “quattro ambientalisti”, bensì tutta la popolazione locale, con i sindaci ed i parroci schierati in prima fila (questo significherà pure qualcosa).

Ebbene, mentre in Piemonte è tutto un ribollire, tanto da comportare nientemeno che l'intervento del presidente della Repubblica, in Trentino tutto tace. Per carità non c'è bisogno ne' di polemiche, ne' di blocchi stradali. Ma il silenzio che attraversa il Trentino è, paradossalmente, “assordante”. Nessuno che si preoccupi di sollevare il problema che, fra non molti anni, se verrà realizzato e messo in funzione il tunnel di base del Brennero come opera centrale del potenziamento della ferrovia Verona-Monaco facente parte del Corridoio europeo numero 1, il Trentino sarà attraversato da centinaia di treni, molti di più di quelli che quotidianamente sferragliano in mezzo alle nostre città ed alle nostre valli.

Da recenti incontri pubblici si è appreso che il finanziamento della tratta di accesso sud al tunnel di base – vale a dire tutto il tratto da Verona a Fortezza – è ancora lontano da venire e che dunque dal 2020 (data di ipotetica entrata in funzione del tunnel) in poi Trento e Rovereto, ma anche la Piana Rotaliana e la Vallagarina, saranno percorse da un numero almeno doppio di treni in transito.

E' vero che il treno è un mezzo di trasporto merci preferibile alla gomma, per quanto riguarda gli impatti sull'ambiente, ma non è vero che il treno sia esente da impatti! E poi, le tratte di accesso al tunnel da sud dovrebbero essere realizzate in gran parte in galleria, in sinistra Adige. Questo comporterà degli indubbi impatti ambientali, anche se la geologia delle nostre montagne, diversa da quelle della Val di Susa, dovrebbe comportare minori pericoli sulla salute delle popolazioni locali.

Ciò premesso, mi appello agli organi di informazione locali, alle associazioni, alle forze politiche e sindacali, all'Università ed al mondo della ricerca affinché si inizi fin da ora a dibattere in Trentino su come affrontare e gestire il problema dell'attraversamento del territorio provinciale da parte della linea ad alta capacità Verona-Monaco, al fine di ridurre gli effetti negativi derivanti dall'aumento del traffico di transito. Quel traffico che, anche per il presidente Ciampi, “non possiamo tagliar fuori dall'Italia”. Occorre dunque coinvolgere ed informare fin dall'inizio le popolazioni delle valli e delle città interessate. Se sapremo affrontare, tutti insieme, questo problema potremo evitare di trovarci un giorno non troppo lontano a dover fare i conti contro più o meno strumentali (ovvero necessarie) battaglie anti-TAV.

Cons. prov. Roberto Bombarda  
Verdi e democratici per l'Ulivo

Trento, 1° dicembre 2005