

## Bypass, restano ancora troppi problemi

«Grandi opere: bypass, occasione da non perdere», così è intitolato l'editoriale a firma di Giacomo Santini, sull'Adige di venerdì 27 dicembre. Essendo da anni, come semplice cittadino, interessato alla questione, mi interessava capire il punto di vista di un noto e stimato giornalista, già parlamentare europeo negli anni '90. Purtroppo però sono bastate poche righe per capire che l'analisi

esposta non sarebbe stata molto profonda, perché ricalcava una serie di slogan che si erano avviati in Europa in quegli anni, nati sulla base innovativa dei grandi corridoi per trasporto merci e persone, come citato nel testo «dal profondo nord Europa al profondo sud Europa».

Ricordo a Giacomo Santini ed ai cittadini interessati al tema, che la questione bypass su Trento andrebbe pre-

senta in modo diverso rispetto al più allargato argomento strategico del trasporto transfrontaliero, che credo ad oggi sarebbe pure meritevole di revisione rispetto alle prospettive originali, ma non è questo l'argomento che vorrei trattare. Non leggendo infatti da Giacomo Santini particolari interessanti note sul bypass ferroviario di Trento, ho letto però la franca e semplice affermazione che le grandi opere hanno sem-

pre il loro lato problematico nell'effetto «Nimby», che deriva da popolazioni locali che si ribellano all'esproprio del proprio territorio tradizionalmente curato e vissuto in modo sostenibile, il tutto messo in contrapposizione a presunti futuri vantaggi economici ed ambientali, punto di vista di una società che vede ancora nel consumo di suolo e delle risorse il mantra della propria esistenza.

Sarebbe, a quanto letto nell'editoriale, giusto ed incontrovertibile che i disagi gravi che una grande opera fa subire ad una città, ad un territorio, debbano essere accettati senza troppe discussioni, magari nella migliore delle ipotesi accompagnati dalla benevola concessione di fantomatici «dibattiti pubblici». Tali danni per Trento sono gravati a nord dall'incognita dei terreni Sin, dall'inquinamento delle rogge, da quello della falda sotterranea, conseguenza di una situazione che è bloccata da più di quaranta anni. Possiamo poi aggiungere le grandi incognite che potrebbero scaturire dall'attraversamento del tunnel nel suo lungo tragitto all'interno di una «paleo-frana» e di una situazione idrogeologica molto complessa in zona sud di Trento, dove rischieremo di perdere copiose falde acquifere. Aggiungo inoltre la già avvenuta compromissione di molti ettari di terreno fertile non più recuperabili e di altrettanti dal destino ignoto. Ricordiamo in fine che la zona a sud di Trento «Grezzi ed Acquaviva», che già rimane devastata dalla presenza del cantiere, sarebbe ampiamente protetta per la conservazione dei beni architettonici e paesaggistici per la presenza della storica Villa Bortolazzi.

Riesce pertanto un po' difficile misurare questa situazione, come fra le righe è riportato nell'editoriale, come rivalutazione ambientale di un territorio, affermazione «che fa un po' acqua» se aggiunta ai molti anni di cantiere che potranno interessare per almeno un paio di generazioni il nostro territorio. Ovviamente vanno rispettate le idee altrui, però mi permetto di dire che Santini nel suo editoriale non ha propriamente fatto altrettanto, ma soprattutto le ha molto banalizzate, esprimendo un giudizio superficiale su chi in questi ultimi quattro anni ha contestato la grande opera, coperta inizialmente da un finanziamento Pnrr che ormai non c'è più.

In tutto ciò va ricordato a Santini che i gruppi No Tav, pur con diverse posizioni, sono stati affiancati da altri comitati spontanei molto eterogenei fra loro e con posizioni politiche trasversali, ma che assieme hanno saputo unitariamente porre obiezioni in tema, ben studiate ed argomentate, e che hanno prodotto dei rallentamenti ad un iter amministrativo molto lacunoso, a volte anche pretestuoso, che potrebbero far partire una progettazione ed esecuzione in modo piuttosto anomalo.

Franco Tessadri