

GRANDI OPERE

La Rete dei cittadini, a cui aderiscono circoscrizioni, associazioni e comitati, ha presentato il suo progetto alternativo per la circonvallazione ferroviaria

«Con questa soluzione non si interromperebbe la Trento Malè, non si toccherebbero le sorgenti né i terreni contaminati, si potrebbe realizzare il Metaprogetto»

«Bypass in destra Adige Non siamo fuori tempo»

DANIELE BENFANTI

«No, non siamo fuori tempo massimo. Il nostro progetto alternativo al bypass ferroviario in Sinistra Adige lo presenteremo nel dibattito pubblico previsto per legge, non appena sarà nominato il coordinatore del dibattito sulla circonvallazione ferroviaria ad alta capacità di Trento». Un'infrastruttura sulla quale viaggeranno almeno 200 treni al giorno, lunghi fino a 750 metri e pesanti fino a 1600-2000 tonnellate. I portavoce della Rete dei cittadini, che raggruppa una ventina di realtà, tra circoscrizioni, comitati, gruppi di residenti nelle varie zone della città coinvolte dal grande progetto, non mollano. Ieri hanno riempito una sala del Grand Hotel Trento con più di cento persone per presentare il dettaglio dell'annunciato progetto alternativo. Che, poi, è in gran parte un segmento del vecchio progetto di galleria in Destra Adige bocciato nel 2003, opportunamente rivisto, corretto, attualizzato.

In sala anche diversi consiglieri comunali. La Rete dei cittadini che contesta, ormai da più di due mesi, il tracciato della ferrovia merci sotto Marzola e Calisio sottolinea come davanti al progetto di Rfi, Provincia e Comune parlino di mitigazione, di vicinanza, di solidarietà, di mediazione. «Termini più adatti a una calamità naturale» osservano preoccupati. **Emiliano Voltolini**, della commissione territorio, ambiente e mobilità della Circonscrizione di Mattarello, ha evidenziato come un bypass ferroviario destinato alle merci dovrebbe, per sua natura, evitare di interagire con i centri abitati: cosa che il progetto delle Ferrovie dello Stato, evidentemente, non fa. **Paolo Zadra**, ingegnere e portavoce della Rete, non ha mancato di far notare come il progetto che sta per partire punta a rigenerare la città, «degenerando, però, il quartiere di San Martino e Mattarello»: «La nostra proposta alternativa non è più indietro di quella approvata dalle istituzioni. Siamo molto vicini alla progettazione esecutiva». Mentre **Martina Margoni**, presidente del Comitato San Martino Buonconsiglio, che ha organizzato i primi eventi popolari di approfondimento sul tema, l'estate scorsa, ha ribadito: «La nostra non è un'opposizione all'impatto dei cantieri o all'opera, ma all'opera in Sinistra Adige».

All'ingegner **Mario Pergheim Gelmi** è spettato il compito di entrare nei dettagli tecnici del progetto alternativo proposto in Destra Adige, giudicato «sostenibile e un valore aggiunto per tutta la città». Il tracciato previsto sarebbe lungo 19,2 km (il 50% in più del progetto in Sinistra Adige): il bypass si dipartirebbe dalla linea principale



in zona Interporto, lambirebbe Roncafort, supererebbe la Trento-Rocchetta, l'A22 e il fiume Adige, entrerebbe sotto la montagna in zona discarica Ischia Podetti. L'uscita Sud a Calliano, prima di Nomi, con un altro ponte che riporti i binari a est dell'Adige. Una galleria di servizio e di scavo tra Romagnano e Aldeno condurrebbe, circa a metà tracciato, al bypass. La proposta del 2003, invece, prevedeva una lunga galleria di ben 37 km da Zambana fino a Mori. Il progetto alternativo presentato ieri tiene conto delle vene d'acqua e delle sorgenti sotto il Bondone: per questo lo scavo sarebbe più interno sotto il Bondone. «E comunque – dicono i proponenti – le sorgenti d'acqua in Destra Adige sono pochissime rispetto alla Collina Est di Trento».

Altri vantaggi: nessuna casa da demolire, nessun impatto diretto sulla città. La stazione provvisoria durante l'interramento urbano della ferrovia storica potrebbe essere realizzata con una struttura metallica e non ipogea in zona Roncafort: più lontana dal centro ma più economica. Non si dovrebbe interrompere a Gardolo o Lavis la Trento-Malè durante i cantieri. Il progetto alternativo prevederebbe, però, 3 tonnellate, anziché 2, di materiale escavato: «Ma potrebbe essere asportato verso le discariche venete direttamente su rotaia». Un progetto che risparmierebbe cantieri alla congestionata zona di Via Brennero e non toccherebbe i terreni inquinati ex-Sloi e che non consumerebbe pregiato suolo agricolo tra Mattarello e Acquaviva.



Da sinistra Gelmi, Zadra, Margoni e Voltolini. A sinistra il progetto

CONSIGLIO

Sulle risoluzioni delle minoranze. Tre preferenze, la legge slitta

Tonina cerca la mediazione



Mario Tonina, vice presidente della Provincia, ha proposto ieri alle minoranze una mediazione sulle mozioni sul bypass

Quattro risoluzioni respinte e una approvata in un giorno intero di discussione sul tema della circonvallazione ferroviaria di Trento. Ne restano altre undici. Ma ormai l'obiettivo di fare slittare - probabilmente ormai a gennaio - la discussione del disegno di legge di Vanessa Masè (Civica) per reintrodurre le tre preferenze è stato raggiunto. È proprio per questo oggi le minoranze potrebbero decidere di ri-

spondere positivamente alla mano tesa già ieri dal vicepresidente della Provincia, Mario Tonina, per cercare una mediazione sui contenuti delle numerose risoluzioni presentate su un tema così importante come questa grande opera da 930 milioni di euro che impatterà così pesantemente sulla città di Trento sotto vari aspetti. Sgombrato dal campo l'ostruzionismo, almeno in questa tre giorni di lavori del Consiglio, forse oggi in aula si potrà discutere più serenamente del merito del megaprogetto di bypass ferroviario.

Dopo le durissime critiche rivolte ieri mattina dalle minoranze al presidente Maurizio Fugatti, per essere andato alla conferenza stampa di presentazione del Giro d'Italia invece di restare in aula a partecipare alla discussione su un'opera così importante. Il presidente aveva dato l'indicazione alla maggioranza di bocciare tutte le risoluzioni presentate dalle opposizioni, perché strumentali al fine dell'ostruzionismo sulla legge di riforma della doppia preferenza di genere, nel pomeriggio il vicepresidente Tonina ha offerto

alle minoranze la disponibilità a trovare una condivisione sui contenuti di alcune risoluzioni presentate, anche tra quelle già bocciate. C'è stata una sospensione dei lavori, che però non ha sortito risultati, in particolare perché, come ha poi spiegato a margine dei lavori Paola Demagri (Patt), garante delle minoranze, non era stata espressa la disponibilità a discutere anche dei dispositivi delle risoluzioni già bocciate, come una del Patt, che voleva impegnare la Provincia a una maggiore collaborazione con il Comune di Trento, o quella di Lucia Coppola (Verdi) che chiedeva lo studio di valutazioni meno impattanti per il territorio. Alex Marini (M5s) ha così commentato la bocciatura delle sue due mozioni: «La maggioranza ha rifiutato di mettere in atto i più elementari interventi di verifica sulla tutela delle oltre 200 fonti d'acqua minacciate dal progetto di potenziamento ferroviario. Non contenta si è anche rifiutata di velocizzare la posa di barriere volte alla mitigazione della rumorosità dei treni». Oggi Tonina tenterà di nuovo di trovare una mediazione.