

GRANDI OPERE

Ora tutto passa al Consiglio superiore dei lavori pubblici: 20 giorni per l'approvazione



La sede dell'Acì: già annunciato l'accordo con Rfi. Ora si potrà firmare



Gli striscioni di protesta in S. Martino



Trentino mobilità si dovrà spostare



L'ingegner Giuseppe Romeo (Rfi)

Bypass, via libera a vendite e espropri

C'è la dichiarazione di pubblica utilità

CHIARA ZOMER

Via libera ufficiale agli espropri per la circonvallazione ferroviaria. Che poi significa anche via libera alla firma delle prime intese, che già ci sono, sulle vendite definite nelle settimane scorse: ora c'è la dichiarazione di pubblica utilità del progetto. Questo il senso pratico della determinazione firmata nei giorni scorsi dall'ingegner Giuseppe Romeo di Rfi. Una determinazione che fa iniziare l'ultimo miglio, nell'iter che porta al via libera o meno al bypass, il tracciato che porterà i treni merci in galleria, all'altezza dell'attuale sede Acì per sbucare all'aria aperta a sud di Mattarello. Resta aperto, al momento, il fronte delle prescrizioni del Comune, se saranno o meno inserite nel progetto. Perché anche ieri le interpretazioni erano opposte, tra l'amministrazione comunale, che non ha dubbi al riguardo, e le associazioni No Tav, pronte al contrario a salire sulle barricate: «Non se ne fa cenno, uno schiaffo alla città». Tecnicamente, si tratta della «determinazione conclusiva della conferenza dei servizi», firmata dall'ingegner Romeo, perché è sempre il soggetto che propone il progetto a presiedere. Di fatto è l'atto con cui si chiude quella fase e si invia l'intero fascicolo al consiglio superiore dei lavori pubblici. Da lì al massimo entro 20 giorni arriverà l'approvazione definitiva o meno. A quel punto si passerà alla fase realizzativa di un'opera da 1,5 miliardi di euro, di cui 930 milioni finanziati da Pnrr. Sull'opera, le posizioni sono note: il Comune la ritiene indispensabile sia per ridurre l'impatto del potenziamento del traffico merci su rotaia, scontato con la fine dei lavori al tunnel del Brennero, sia perché in futuro permetterà di realizzare il progetto integrato, con stazione ipogea e interramento della linea storica. Quanto ai detrattori dell'opera - comitato No Tav ma anche Rete dei Cittadini, che ha presentato un progetto alternativo di tracciato in destra Adige - da sempre riten-

gono che l'opera sia pericolosa soprattutto per le fonti idriche e per il passaggio sui terreni inquinati di Trento nord, oltre che per il rischio vibrazioni e inquinamento acustico a chi vive in collina. Uno dei temi delicati è quello degli espropri. E la determinazione firmata dall'ingegner Romeo un effetto immediato ce l'ha: determina la dichiarazione di pubblica utilità. Vuol dire via libera agli espropri. Nel progetto di fattibilità economico finanziaria sono stati previsti 20 milioni di euro da destinare agli indennizzi, tra terreni ed edifici. Di sicuro l'area che pagherà il prezzo più alto sarà il quartiere di San Martino, dove è previsto il sacrificio di 21 edifici. E basta passare da lì per rendersi conto che la contrarietà è elevata: gli striscioni sui balconi delle case parlano da soli. Eppure chi è direttamente coinvolto, e spesso si trova a dover decidere cosa fare, cerca di minimizzare il danno. Ecco perché dei 21 proprietari di San Martino, numerosi un'intesa informale con Italferr l'hanno già raggiunta prima dell'avvio della fase di esproprio. La prima ad annunciarlo era stata l'Acì, che aveva chiarito la volontà di usare i fondi della compravendita per realizzare altrove una cittadella dell'automobilista. Ma anche altri sarebbero vicini all'accordo. Tutta questa gente ora potrà firmare un preliminare. E per qualcuno fa anche la differenza: «Sì, 3 o 4 persone aspettavano questo passaggio, perché chi vende per acquistare da un'altra parte, ha ovviamente bisogno di chiudere. Chi ha trovato un nuovo alloggio ha fretta di avere a disposizione i fondi - spiega Claudio Bortolotti, che segue i proprietari in qualità di consulente inviato dall'amministrazione comunale - Una decina i proprietari che hanno già raggiunto l'intesa, ma non l'hanno formalizzata. Dalla settimana prossima, con la dichiarazione di pubblica utilità, potranno firmare l'accordo preliminare, e ottenere gli anticipi previsti». Le intese già raggiunte tecnicamente non sono espropri: la fase espropriativa - quindi forzata - si aprirà dove manca accordo.



In foto il progetto di accesso nord alla galleria per la circonvallazione ferroviaria: il bypass entrerà in roccia all'altezza dell'attuale sede dell'Acì, in via Brennero, e uscirà poco a sud di Mattarello. La dichiarazione di pubblica utilità apre la fase degli espropri

La denuncia

Bonfanti: «Prescrizioni non previste, schiaffo alla città». Il Comune: «Saranno nella relazione»

Cameroni, è polemica coi comitati



Il progetto dell'allungamento a nord

La domanda delle scorse ore era netta e riguardava quale progetto si sta chiedendo di avere il via libera. Perché il Comune - attraverso tre delibere del consiglio comunale - ha condizionato il proprio parere positivo ad alcune prescrizioni, che sono altrettante modifiche progettuali. Quattro le principali: la realizzazione dei cameroni sotto San Dona, che sono poi una predisposizione per garantire un prolungamento della galleria verso nord senza passare dalla città, per i convogli non diretti all'interporto; il prolungamento della galleria verso nord, fino alla rotonda dei Caduti di Nassiriya, la realizzazione del progetto pilota - l'avvio dei lavori dai terreni inquinati, per capirne la fattibilità - e l'osservatorio su sicurezza e ambiente. Ma queste modifiche sono state inviate al consiglio superiore dei lavori pubblici? No, secondo i comitati. Lo sarà, secondo gli uffici comunali, attraverso la relazione accompagnatoria.

La determinazione fa riferimento - citandola - alla sola delibera 27 del consiglio comunale - e quanto al progetto, Romeo scrive che non viene inviato, perché «non ha subito modificazioni rispetto alla versione inviata». E poi c'è il

passaggio chiave: «...fatte salve le integrazioni documentali trasmesse da Rfi alla Commissione tecnica Pnrr - Pniec che saranno inviate al Comitato speciale». I comitati sono saltati sulla sedia: «Rfi ha il progetto da maggio, eravamo convinti che non avesse ancora chiuso questa fase del procedimento, perché stava modificando il progetto rispetto a quanto chiesto dal Comune di Trento - osserva Elio Bonfanti - invece non c'è cenno di nulla. Niente cameroni, niente osservatorio per la sicurezza, niente prolungamento. Questo è uno schiaffo alla città». Perché, evidenzia Bonfanti, anche le integrazioni nulla avranno a che fare con le prescrizioni: «le integrazioni inviate alla commissione non toccavano questi temi». Da qui l'indignazione e la mobilitazione dei comitati, che stanno valutando in queste ore iniziative unitarie. Dal canto suo a palazzo Thun si ostenta tranquillità: «Questo è un passaggio meramente formale. La determinazione sarà inviata assieme ad una relazione, circa le modifiche progettuali - spiega l'ingegner Giuliano Franzoi - E nella relazione che verranno chiariti i riferimenti a cameroni e prolungamento. Noi siamo tranquilli, abbiamo le assicurazioni di Rfi».