

GRANDI OPERE

Nonostante manchi ancora il via libera al progetto di Italferr, proseguono le trattative tra le ferrovie e i proprietari. Cinque hanno trovato l'intesa sul prezzo

Bortolotti: «Tra chi ha già chiuso e chi quasi, entro aprile si potrebbe arrivare al preliminare per una decina di immobili. Più complicato il caso dei capannoni»

Bypass e case da abbattere: prime firme già dopo Pasqua

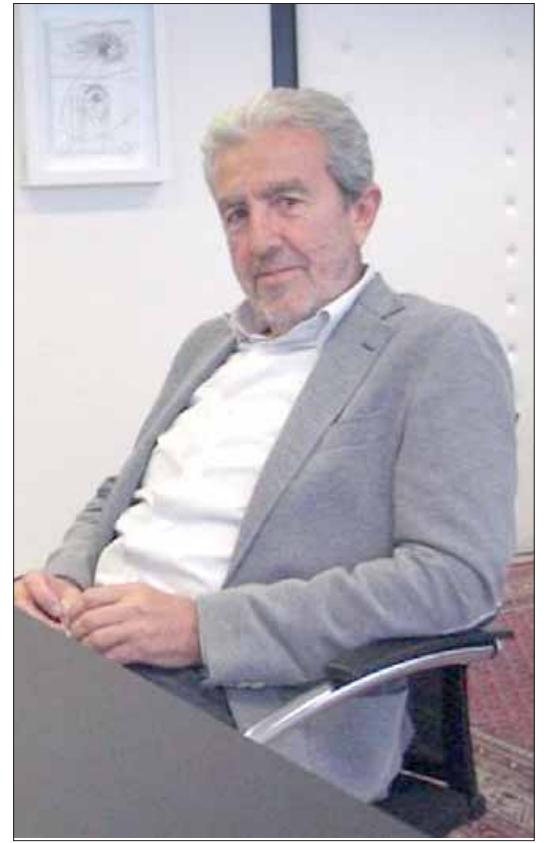
Rfi sta per mettere le mani sulle abitazioni dei primi "abbattuti". Sembra infatti che almeno 5 o 6 proprietari siano ad un passo dalla firma del contratto preliminare, mentre altrettanti siano alle battute finali della trattativa. Sì perché non c'è ancora il via libera all'opera, ma Rfi ha accelerato sul fronte dell'intesa con i proprietari. Altro discorso quel che riguarda capannoni e terreni: lì i primi contatti ci sono stati, ma serve più tempo per chiudere.

I tanti che contestano l'attuale progetto di bypass ferroviario sia fuori che dentro il consiglio comunale avevano chiesto, nel recente passato, di bloccare anche la fase di esproprio, in attesa di capire se le criticità evidenziate sul progetto supereranno o meno il vaglio della conferenza dei servizi e della valutazione di impatto ambientale nazionale. Ma in realtà le trattative, che in questa fase così preliminare tecnicamente si concluderebbero con una compravendita, non con un vero e proprio esproprio, non si sono fermate per niente. I proprietari - erano 28 le abitazioni sacrificate dal nuovo tratto ferroviario che secondo il progetto entrerà in galleria all'altezza dell'Acì e sbucherà a sud di Mattarello - si sono trovati davanti i tecnici Rfi. E evidentemente hanno dovuto decidere se mettersi di traverso o cercare di uscire dalla situazione con il minimo danno possibile. Per ora 10, 12, hanno certamente deciso di uscire cercando un accordo.

Ma quanto avanti sono le trattative? Il punto lo fa Claudio Bortolotti, che su



Panoramica dell'ampia area di Trento nord interessata dal progetto di bypass ferroviario. A destra Claudio Bortolotti, cui il Comune ha affidato il compito di assistere i proprietari



mandato del Comune assiste i proprietari in questo percorso. Perché è evidente che trovarsi un colosso come Rfi che ti bussa alla porta potrebbe farti sentire in una condizione di inferiorità. «È vero, alcuni hanno già definito il prezzo. Nessuno ha firmato ancora, ma i primi preliminari potrebbero essere firmati già la settimana prossima, subito dopo Pasqua. Diciamo che per cinque o sei proprietari c'è l'intesa sul prezzo, restano da definire dettagli importanti come l'entità dell'anticipo o i tempi per il rogito». Perché a seconda delle diverse situazioni, le

esigenze sono differenti. Per esempio i proprietari che vendono a Rfi e hanno già trovato un appartamento alternativo, magari già disponibile, potrebbero paradossalmente avere fretta di chiudere. Dall'altra, chi non ha ancora trovato una casa alternativa o chi l'ha trovata ma è disponibile solo tra parecchi mesi, ha esigenze opposte. «Ci sono poi altrettanti proprietari, cinque o sei, che sono in fase avanzata delle trattative: non c'è ancora l'accordo, ma dopo Pasqua si inizierà a ragionare con le stime riviste. Diciamo che entro aprile potrebbero essere defi-

nite le trattative con i proprietari di una decina di appartamenti». Sul prezzo Bortolotti non si sbilancia, c'è anche un tema di privacy. Ma par di capire che si sia partiti dai 3 mila euro al metro quadrato della guida casa, opportunamente corretti rispetto al grado di manutenzione dell'immobile. «Diciamo che sono prezzi ovviamente di mercato, ma abbastanza di favore. L'atteggiamento di Italferr e Rfi è stato ragionevole, le soluzioni finora si sono trovate» osserva Bortolotti. Insomma, con buona pace dell'iter per

l'opera, che non è concluso, le trattative proseguono e anzi a passo spedito. Ora si tratta di capire cosa faranno gli altri proprietari. E poi cosa accadrà con i capannoni: «La priorità è stata data alle abitazioni. Sui capannoni c'è stato il sopralluogo - spiega Bortolotti - ma serve capire se si troveranno soluzioni tecniche adeguate: per un'impresa rinunciare a parte del piazzale può significare che diventa difficile usare il capannone, per ciascuno ci sono problematiche diverse da valutare». I tempi, su queste trattative, sono più lunghi. C.Z.

L'ITER Critiche le osservazioni alle integrazioni delle Ferrovie

«Rfi rinvia ogni risposta»

Vibrazioni, rumore, ma anche terreni inquinati, gestione delle acque e gestione dei materiali di scavo: su quasi tutti i rilievi e davanti a quali tutte le richieste di integrazioni progettuali o approfondimenti, Rfi e Italferr si limitano a dire che quegli aspetti saranno approfonditi in una fase successiva, oppure addirittura dall'appaltatore. Questo denunciano le osservazioni inviate alla commissione tecnica Pnrr - Pniec di uno dei gruppi più critici rispetto al progetto di bypass ferroviario. A depositare le osservazioni Marco Cianci, a firmare l'atto Elio Bonfanti, Vincenzo Cali, Vanni Ceola, Marco Cianci, Roberto Chiomente, Lorenza Erlicher, Fulvio Flammini, Gabriele Lusini, Franco Tessadri, Antonella Valer e Daniela Zanetti.

Un iter, quello sul bypass, che tra l'altro non ha ancora date ufficiali. In origine i termini scadevano giovedì. Ma non c'è verso di avere ancora una risposta alla richiesta di proroga inviata anche dal Comune di Trento, dopo che il black out - in corso anche ieri - del sito del ministero, ha impedito ai cittadini di prendere visione della documentazione. Tant'è. Si attende un cenno dal ministero.

A che punto siamo dell'iter, è noto. Il progetto è in fase di valutazione da parte della commissione tecnica, la quale ha chiesto - anche a fronte dei rilievi presentati in questi mesi al progetto - una serie di integrazioni. A loro volta i soggetti interessati avevano quindi la possibilità di depositare osservazioni sulle integrazioni. E questo ha fatto il gruppo di cittadini citati. Osservazioni che, come detto, bocciano in toto Rfi: «Spesso con linguaggio saccente Rfi in moltissimi casi risponde alla richiesta di integrazione rinviando all'appaltatore che si aggiudicherà la gara per la realizzazione dell'opera, e o alla pianificazione successiva molte delle criticità rilevate - scrive il gruppo - Si tratta di argomenti fondamentali quelli su cui Rfi glissa, non risponde, rinvia».



Un rendering dell'accesso nord della galleria

Tra i temi centrali, il monitoraggio ambientale delle acque superficiali. Sul punto Rfi rinvia alle successive fasi progettuali, ma il gruppo osserva che l'approfondimento non è rinviabile perché «riguarda la collocazione dei cantieri nelle aree inquinate di Trento Nord e l'altezza della falda rispetto al piano campagna, che rendono essenziale sapere come verranno trattate le acque di cantiere». Anche perché, si osserva, serve «un impianto di depurazione delle acque di cantiere» il cui dimensionamento dipende da molteplici fattori e va studiato subito. Quanto al monitoraggio del suolo, Rfi ha chiarito che la questione sarà studiata dall'appaltatore. Un approccio «non accettabile» secondo il gruppo, che ricorda come Appa consideri lo scotico nelle aree di Trento nord come materiale inquinato ed evidenzia la conseguente necessità di smal-

timento. Quanto alle vibrazioni, il gruppo parla di falsificazione dei dati da parte di Rfi, che ha organizzato lo studio vibrazionale «considerando il 50% delle frese di scavo», indicando valori ai limiti della soglia: «Metodo offensivo ed inaccettabile, che inficia totalmente la documentazione trasmessa su questo argomento». Inoltre si evidenzia come sia le gallerie di collegamento che i cameroni saranno realizzati con l'esplosivo. Resta aperto il tema dei prodotti condizionanti - che rischia di trasformare il materiale di scavo in materiale da smaltire - e soprattutto il tema dei terreni di Trento Nord, per i quali «non risulta alcun sondaggio effettuato da Rfi su quelle aree, bensì un sondaggio sulle aree dello scalo Filzi, che sono posizionate a circa 6/700 metri a sud est delle aree Carbochimica e Sloi».