

TRENTO NORD

Il piano guida approvato nel 2011 va ridimensionato
Il vicesindaco: «Prevedeva una piastra commerciale di
23 mila m², ma la legge Olivi pone il limite di 10 mila»

L'impatto dell'interramento dei binari: «No allo scaricare
sul pubblico i costi del inquinamento». L'assessore
Mauro Gilmozzi: «Cosa si può costruire lo dica il Comune»

Aree inquinate: «I privati si muovano»

Biasioli: «Ci aspettiamo una proposta seria prima dell'adozione del Prg in primavera»

Del disinquamento delle aree di Trento Nord si parla dall'inizio anni Novanta. Nel novembre 2005, le tre principali società proprietarie delle aree direttamente convolti - Mit della famiglia Tosolini, Tim della famiglia Albertini-Bressan e Imt del gruppo Dalenogare - hanno costituito il Consorzio di bonifica e sviluppo Trento Nord. Nel settembre 2018, a parte la barriera idraulica per la messa in sicurezza della falde e l'appalto, a carico dell'ente pubblico, del primo lotto per disinquinare le rogge, nulla pare muoversi. Fin qui s'è assistito - sotto traccia - ad un rimpallo. La Provincia che chiama in causa il Comune, il Comune che attende il progetto dei privati. Ma lo scenario economico, urbanistico e infrastrutturale è cambiato, e la prima adozione del nuovo Prg, nella primavera 2019, dovrà porre un punto fermo, posto che il piano guida *monstre* del 2011, che prevede di realizzare sull'ex Carbochimica e l'ex Sloi tra i 320 mila e i 500 mila m² è oggi pura fantascienza: impraticabile. Una novità è la determinazione di Provincia e Comune a realizzare l'interramento della ferrovia del Brennero, grande opera che passa in mezzo alle aree inquinate. Dice l'assessore alle infrastrutture e all'ambiente della Provincia, Mauro Gilmozzi: «I privati vogliono intervenire solo in superficie, ma ciò non va bene se il Comune pretende che i posti auto siano interrati. Fatta salva la messa in sicurezza della falda, le opere possono

essere diverse. I privati sanno come va fatta l'analisi di rischio. Noi possiamo dire, a seconda di ciò che vogliono fare, quale bonifica va fatta. Se vogliono costruire qualcosa, la cappatura deve garantire un certo grado di sicurezza. L'Agenzia per l'ambiente pretende analisi corrette» dice Gilmozzi «poi si possono dare indicazioni differenziate. Ma cosa si può fare sopra, alla fine, lo deve dire il Comune. Alla sicurezza punta anche la Provincia se ci deve passare sotto la ferrovia».

Ma sul cosa si può fare il Comune rinvia ai privati: «Ce lo devono dire loro cosa intendono fare in superficie» dice il vicesindaco e assessore all'urbanistica Paolo Biasioli. Nel 2015, il sindaco Alessandro Andreata aveva annunciato un «tavolo tecnico» tra Provincia, Comune e proprietari privati per «condividere» il futuro delle aree di Trento Nord. Non se n'è fatto nulla, anche se i contatti non sono mancati. Ed il passaggio chiave, per il sito inquinato di interesse nazionale è ancora quello dell'analisi di rischio, chiamata a fare sintesi tra il piano di caratterizzazione (definito nel 2003 e approvato dal Ministero dell'ambiente) e la destinazione urbanistica.

Palazzo Thun attende dunque che il Consorzio di bonifica avanzi una proposta realistica, da «tradurre» poi nel Prg. «Ci aspettiamo una proposta seria, che stia in piedi economicamente, non danneggi la città e preveda il recupero e la riqualificazione della zona. Si faccia-



L'area inquinata ex Sloi e l'assessore all'urbanistica Paolo Biasioli

no avanti prima della prima adozione del Prg». A spiegare come e quanto sia cambiato lo scenario, rispetto al piano guida approvato dal Consiglio comunale nel 2011 sulla base del piano planivolumetrico predisposto dall'architetto Vittorio Gregotti per conto dei proprietari, è lo stesso Biasioli. «Quel piano prevedeva una piastra commerciale di 23 mila m², ma ora la legge Olivi sul commercio impone di non superare i 10 mila. Ed il Comune, con la variante a fini com-

merciali del 2016, prevede per l'intera zona di lungo via Maccani, che va dal cavalcavia di Nassryia alle aree del Sait comprese, che attraverso un accordo pubblico-privato si possa appunto realizzare un centro commerciale o una grande struttura di vendita fino a 10 mila m².

E siccome l'appetibilità residenziale è praticamente azzerata, dal punto di vista commerciale, per le aree inquinate si potrebbe prefigurare un notevole ridimensionamento, spiega il vi-

Via Maccani: valutazione positiva del Comune

Area Podini: lo sblocco in cambio di parcheggi

La mole di volumi (fino a 500 mila m²) concessi nel 2011 ai proprietari delle aree di Trento Nord sarebbe dovuta servire a compensare i costi del disinquamento (oltre 80 milioni di euro). Dopo sette anni, è tutto fermo. Potrebbe invece sbloccarsi l'«area Elma» a sud della ex Sloi, lungo via Maccani. La richiesta della società MD e Sequenza degli imprenditori altoatesini Podini è quella di poter sfruttare parte dell'area, che misura 2,34 ettari, realizzando una struttura provvisoria, ad uso magazzino o commerciale. Un intervento oggi impedito dall'assenza di un piano attuativo unitario per tutta la zona delle aree inquinate di Trento Nord, da realizzare ad avvenuta bonifica.

«Il fatto è che l'area Podini» spiega l'assessore Paolo Biasioli «per livelli di inquinamento e presenza di piombo tetraetile, non risulta fuori legge. È stato acclarato dall'Appa e dalla Giunta provinciale. La richiesta è di utilizzarla almeno temporaneamente per realizzare spazi commerciali o a magazzino fino a 1.500 m². E la risposta? «Ne ho già parlato in Commissione urbanistica e anche in Giunta comunale. La valutazione è positiva: non è inquinata, i tempi della bonifica delle altre aree sono lunghi e Podini ci ha spiegato che per ammortizzare l'investimento ci vorrebbero 10-12 anni. Dopodiché, l'area potrebbe essere svincolata. A fronte della autorizzazione ad utilizzarla (con una modifica al Prg, ndr), una parte dell'area potrebbe essere resa disponibile ad uso parcheggio pubblico di atterramento per chi esce dalla tangenziale o dalla rotatoria di Cristo Re».

Do. S.

cesindaco: «Le aree propriamente inquinate sono pari a 96 mila m², diventano circa 14 ettari se comprendiamo le aree Podini, Pallaro e degli altri proprietari: con 10 mila m² limite, vuol dire - sempre che il Consiglio comunale approvi - che in superficie può realizzare 50 mila m³ di volumi, non 500 mila». L'interramento della ferrovia comporterà l'intervento pubblico? «Io dico no allo scaricare sul pubblico i costi del disinquamento» risponde Biasioli «il piano guida del 2011 preve-

deva che circa 28 mila m², per una scuola e il verde pubblico, passassero al Comune. La linea del Brennero sarebbe interrata subito a valle dell'Agenzia delle entrate, ma la Trento-Malé resterebbe in superficie: un ponte sopra i binari, più contenuto, sarebbe necessario. Adesso, aspettiamo una proposta dai privati: sia chiaro: non basta coprire con un metro di terra le aree inquinate, ci dev'esser un'analisi di rischio approvata e convalidata dal Ministero».

Do. S.