

URBANISTICA

Aree di ex Sloi ed ex Carbochimica: dalla speculazione immobiliare alla montagna di volumi edificabili offerti dal Prg per compensare i costi della bonifica mai realizzata

Comune e Provincia considerano irripetibile l'occasione del bypass ferroviarie per intervenire di fronte all'inerzia dei privati. Michele Albertini: «Nessun commento da fare»

# Aree inquinate, un ritorno alle origini

## L'ipotesi esproprio richiede una funzione pubblica come negli anni '80

«Nessun commento da fare» dice Michele Albertini del «Consorzio di bonifica e sviluppo Trento Nord». Nessun commento sul nuovo scenario aperto dall'assessore Ezio Facchin in consiglio comunale: espropriare le aree inquinate ex Sloi ed ex Carbochimica. Per rendere percorribile la via dell'esproprio, alcuni passaggi sarebbero necessari: definire una funzione pubblica che lo giustifichi, cambiare la destinazione d'uso dell'area e, infine, fissare un valore di esproprio. Mica facile. Anche perché si tratta di un Sin, un sito inquinato di interesse nazionale. Serve quindi l'assenso con il Mite, il ministero della Transizione ecologica. Provincia e Comune di Trento vanno ripetendo da mesi: «Ora, o mai più». O si coglie l'occasione data dal grande progetto di circonvallazione ferroviaria, per portare a casa la bonifica integrale (il sindaco preferisce parlare di «messa in sicurezza») delle aree inquinate (non solo la fascia interessata dal raddoppio dei binari come proposto da Rfi), o tra via Maccani e via Brennero dovremo convivere per altri decenni con una bomba ecologica mai disinnescata. Il consiglio comunale, approvando le osservazioni alla valutazione di impatto ambientale e al progetto di fattibilità tecnico economica del bypass di Rfi, ha rafforzato l'approccio: le aree inquinate sono una priorità.

È un tornare alle origini, quando la «funzione pubblica» c'era già. Vale la pena ricordarlo, questo pezzo di storia post industriale della città. Anni '80. Il Prg fissa due sigle: TP sull'ex Sloi, FP sull'ex Carbochimica. TP stava per trasporto pubblico: lì doveva finirci la nuova sede dell'Atesina, poi realizzata all'interporto. FP stava per funzione pubblica: sull'ex Carbochimica doveva nascere lo Spot (centro fieristico) voluto dall'allora presidente della Provincia Mario Malossini, che poi, per questa vicenda, ebbe guai giudiziari. Un fatto è certo: quegli ettari inquinati erano un grande boccone immobiliare. E ancora oggi ci si chiede perché, su aree espropriabili, si scatenò la grande speculazione. Ma così fu. Per prima si mosse la famiglia Rangoni (Le Cave srl) rilevando l'ex Sloi che fino al 1978 produsse antidetonanti per le benzine e malattie. Sulle aree (anche sulla Oet, ex ferriera, dove oggi c'è il Magnete, esterna al Sin) ci fu un incredibile giostra di passaggi di proprietà, coinvolti Rangoni, Nones, Armani, Dorogoni, Garbari, Albertini, Marangoni, Lunelli Del Favaro, Lazzara, Collini. Quei 9,6 ettari furono acquisiti a basso prezzo (l'ex Carbochimica pagata molto meno dell'adiacente ex Oet) perché inquinati. Si sapeva che quei terreni erano avvelenati: piombo tetraetile sull'ex Sloi, idrocarburi sull'ex Carbochimica. Ma non c'era contezza della dimensione dell'inquinamento. Alla fine, sono rima-



Il rudere della ex Sloi tra via Maccani e la ferrovia del Brennero (foto P. Pedrotti)

sti in tre: eredi Albertini (Tim srl), Dalle Nogare (Imt srl) e Tosolini (Mit srl), raccolti nel «Consorzio di bonifica e sviluppo Trento Nord», costituito nel 2005, ultimo bilancio depositato quello del 2014. A conferma che tutto è rimasto fermo. Il primo accordo di programma è del 2002, rinnovato nel 2012. Il piano di caratterizzazione è stato approvato dal ministero dell'Ambiente nel 2003. Unica cosa realizzata dai privati: la barriera idraulica a valle dell'ex Carbochimica. Tutto fermo, nonostante il Comune abbia messo sul piatto una montagna di metri cubi di costruibile per compensare i costi di bonifica: il piano guida del 2011, a firma Gregotti, prevede tra i 320 mila e i 500 mila m<sup>3</sup> di funzioni miste (residenze, uffici, commercio, scuola, parco a scavalco della ferrovia). Veleni e crisi immobiliare hanno bloccato tutto. Nel 2018, quando già si parlava di interrimento della ferrovia, l'allora assessore all'urbanistica del Comune, Paolo Biasioli, dichiarava a l'Adige: «No allo scaricare sul pubblico i costi del disinquinamento, i privati facciano una proposta, si muovano». I privati non si sono mossi. Ed è di fronte a questa inerzia che si ipotizza di tornare al punto di partenza: funzione pubblica, modifica Prg, esproprio. Coinvolgendo però Rfi, interessata non solo a realizzare il bypass, ma anche a «valorizzare» il più possibile le aree attraversate. La nuova partita, quella dell'esproprio, è solo all'inizio. Do. S.

TRENTO NORD: IL SÌ ALL'ESPROPRIO

Filippin: «Bosco o parco pubblico»

Giuseppe Filippin (nella foto) è stato consigliere comunale per 19 anni (i primi cinque, dal 1985, con il Pri), poi rieletto nel 2020 con la Lega. L'architetto da una vita è convinto che sulle aree inquinate di Trento Nord la soluzione sia realizzarvi sopra un bosco o un parco pubblico. E ritiene la soluzione esproprio indicata dall'assessore Facchin, sia una via percorribile: «Se si fa il cambio di destinazione d'uso» dice Filippin «è perché i privati potevano disinnescare e costruire, ma non lo hanno fatto, salvo al barriera idraulica per gli idrocarburi». E i diritti acquisiti? «I privati potranno fare ricorso, chiedere anche i danni. Ma il Comune ha dato loro un incremento enorme di volumi per valorizzare le aree, e per vent'anni non hanno fatto nulla. Voglio vedere quale giudice darebbe ragione ai privati!». Il consigliere Filippin fa un'altra considerazione: «Se con una variante al Prg, viene previsto il verde pubblico, in caso di esproprio lo si pagherebbe bene. Il valore potrebbe anche andare bene ai privati». Ma chi paga? «Pantalone» sorride Filippin «È chiaro che Provincia e Comune non hanno, ora, le risorse a disposizione. Ma forse ci potrebbero essere risorse del Pnrr». Do. S.



IL SINDACO

Franco Ianeselli sull'ipotesi esproprio delle aree inquinate

## Verde pubblico? Non è detto

Mutare il Prg per fissare una nuova destinazione urbanistica: una funzione pubblica che giustifichi l'esproprio delle aree ex Sloi ed ex Carbochimica. Quale funzione pubblica? E come si stabilisce il valore di aree inquinate? E chi paga? Anche perché, se l'ipotesi fosse quella di realizzare un parco pubblico a scavalco della ferrovia, va ricordato che la bonifica dev'essere al massimo livello, come fosse un'area edificabile. E sul piano urbanistico il passaggio più delicato che si prefigura è giustificare il cambio d'uso, argomentare che così si procede perché i privati sono stati inerti. Privati cui il Comune e Provincia hanno riconosciuto (2012) che «non sono responsabili dell'inquinamento di tali aree». Il coinvolgimento del ministero dell'Ambiente è fondamentale: avendo la responsabilità del sito inquinato, può confermare l'inadempienza dei privati proprietari, rafforzando la soluzione esproprio. Le falde acquisite, poi, vanno comunque risanate. «L'esproprio può essere effettivamente una possibilità» dice il sindaco, Franco Ianeselli. Che ripete: «Sarebbe un'occasione persa non mettere in sicurezza le



Il sindaco di Trento, Franco Ianeselli

aree di Trento nord, al di là del progetto ferroviario». **Contatti con i proprietari privati?** «Lavoriamo per trovare una soluzione con tutti i soggetti in campo: Mite, Mims, Rfi, privati...». **Esproprio: per quale funzione pubblica?** «Ce ne può essere più di una». **Ma come si fa, sindaco, a fissare un valore di esproprio di aree inquinate?**

«Io ora so solo che in questa fase abbiamo davanti uno dei principali progetti nazionali del Pnrr e che la ferrovia passa in mezzo alle due aree inquinate. Avanziamo l'ipotesi esproprio consapevoli della necessità di intervenire, certi che i ministeri ne comprenderanno l'importanza. L'esproprio faciliterebbe la realizzazione del bypass». **Chi pagherebbe il tutto?** «Ci possono essere delle valorizzazioni, non necessariamente del verde pubblico». **Cos'altro, allora?** «Non sono in grado di dirlo, ora, le interlocuzioni sono a tutto campo». **I privati potrebbero essere soddisfatti con il valore di esproprio?** «Qui, per tutti, l'obiettivo è uscire dallo stallo che dura da anni, con opzioni realistiche». **Chi esproprierebbe? Rfi che già espropria le case da abbattere?** «Le ipotesi sono diverse». **Quali potrebbero essere i tempi della bonifica, posto che il bypass ferroviario va realizzato entro il 2026?** «L'obiettivo è la messa in sicurezza delle aree. In modo definitivo». Do. S.

CONSIGLIO COMUNALE

In aula mediazione raggiunta tra maggioranza e opposizione

## Cantiere pilota prima di decidere

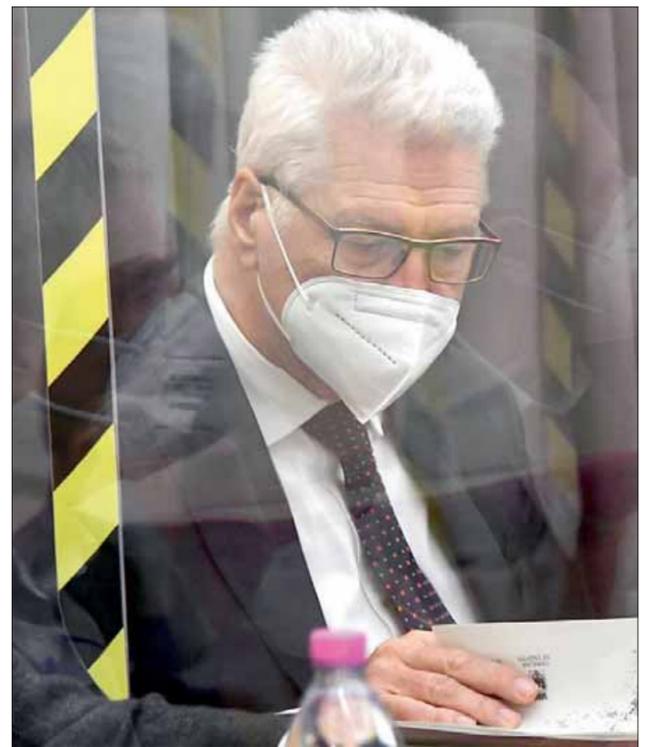
LORENZO BASSO

Dopo un vivace confronto durato due giorni, il Consiglio comunale di Trento ha dato parere positivo a larga maggioranza al progetto di fattibilità tecnica e economica e al documento di valutazione di impatto ambientale per la circonvallazione ferroviaria del capoluogo, depositati da Rete ferroviaria italiana (Rfi). Il voto in aula era un passaggio obbligato per procedere alla realizzazione della grande opera, finanziata nel Piano di ripresa e resilienza (Pnrr), e per l'avvio dello studio per il progetto integrato, in vista di una riorganizzazione completa della mobilità a Trento. Con l'approvazione dei due documenti, completi di alcuni ordini del giorno presentati dalla coalizione di centrosinistra e dalle minoranze, si dà avvio - a quanto specifi-

cato dall'assessore competente, Ezio Facchin - ad un percorso che dovrà portare, nel breve termine, alla sottoscrizione di un protocollo integrativo con Rfi per la gestione delle partite patrimoniali, e sul lungo periodo alla definizione degli interventi per la mobilità integrata. «Oggi - ha detto il Sindaco Franco Ianeselli, a conclusione della discussione generale - è una delle più importanti occasioni di esprimere il nostro parere a nome della città. La nostra non è una voce flebile: abbiamo scelto di stare dalla parte dei cittadini, per costruire il futuro della città, tenendo a mente che il nostro obiettivo più grande è quello del progetto integrato, ovvero creare le basi per realizzare quel sogno che la città insegna da vent'anni». Una delle criticità rilevate da più parti, riguarda il futuro delle aree inquinate a Trento nord - ex Sloi, ex Carbochimica e rog-

ge - per cui si prevede l'attraversamento con il bypass ferroviario. Sul punto sono stati presentati due ordini del giorno, rispettivamente da parte di maggioranza e minoranze, poi uniti in un unico documento. «Gli elementi di criticità del progetto lo conosciamo - ha spiegato Facchin - e li abbiamo fatti presenti al Ministero per le infrastrutture. In particolare, per le aree inquinate è intenzione di questa Giunta creare condizioni per risolvere in via definitiva il problema. La nostra volontà è quella di utilizzare questo momento per costruire percorso blindato da seguire con tutti gli attori coinvolti, e non abbiamo paura di affermare che si tratta di un'azione di interesse pubblico, dato che le aree fanno parte del progetto d'insieme». Proprio per ribadire la centralità della bonifica, è stato approvato un ordine del giorno, frut-

to dell'unificazione di testi presentati dai consiglieri Andrea Maschio (Onda civica), Silvia Zanetti (Si può fare!), Marcello Carli (Rinascimento Trento) e Andreas Fernandez (Europa verde) per l'avvio di un cantiere pilota sulle aree inquinate prima dell'avvio dei lavori per il bypass, legando la realizzazione dell'intero progetto alla valutazione positiva della fattibilità. Le delibere sono state approvate con l'astensione di alcuni consiglieri, tra cui lo stesso consigliere Fernandez (presidente della Commissione ambiente) e l'intero gruppo di Fratelli d'Italia, che ha evidenziato lacune nel progetto. «Parte oggi un progetto ampio - ha concluso Facchin - la cui realizzazione terrà impegnata la città per i prossimi dieci anni. Ora la partecipazione della cittadinanza deve diventare l'elemento centrale».



L'assessore comunale Ezio Facchin