



Bypass ferroviario ancora “fermo” alla Via

Il progetto è ancora privo delle prescrizioni richieste dal Comune, come il prolungamento della parte interrata

Al Mite, il ministero della transizione ecologica, è in corso di predisposizione il provvedimento di Via, la Valutazione di impatto ambientale. Dal ministero, nessuna dichiarazione circa l'esito e la tempistica: «Tempi tecnici» si limita a dire il responsabile del procedimento, **Carlo Di Gianfrancesco**. Quello della Via è un passaggio chiave nell'iter di approvazione del progetto di fattibilità tecnico economica della circonvallazione ferroviaria di Trento. Dal sito del Mite risul-

ta solo che, fin qui, il ministero della cultura ha dato parere favorevole, con riferimento probabile all'ambito più delicato: l'impatto sul compendio di Villa Bortolazzi. A fine marzo, il ministero ha comunicato al Comune che erano stati riaperti i termini per presentare ulteriori osservazioni in sede di Via. Ed il 20 aprile l'assessore **Ezio Facchin** (transizione ecologica, mobilità) ha inviato al Mite tre osservazioni. Con una premessa, però: dalla documentazione, si evince

che il progetto sottoposto a Via è ancora quello trasmesso al Mite il 15 dicembre, privo quindi delle modifiche richieste dal Comune e approvate dal consiglio comunale il 23 febbraio 2022. Modiche, per altro, ritenute migliorative e approvate, ricorda Facchin, «come prescrizioni al Pfte» di Rfi. Sono tre, le osservazioni sottoposte alla Via come integrazione: il prolungamento della parte interrata della linea merci verso nord, con la previsione di una nuova formata con-

divisa tra ferrovia del Brennero e Trento-Malé; la istituzione dell'Osservatorio per l'ambiente e la sicurezza del lavoro con un protocollo tra Rfi, Provincia e Comune; la modifica delle aree cantiere a sud, ricollocandole sui terreni di Agricola Acquaviva srl. Nessun cenno, nelle integrazioni del Comune, ai cameroni sotto San Donà, presupposto per il prolungamento diretto del bypass per le merci, senza il transito lungo via Brennero e nella parte nord della città.

TRENTO NORD

«Per decenni non si è fatto nulla e i proprietari privati non bonificano»

Carli sulle aree inquinate «Si utilizzi la confisca»

Il consigliere: «Prioritaria la tutela dei cittadini»

Quando l'amministrazione comunale avrà le idee chiare sulla possibile destinazione delle aree inquinate di Trento Nord, ex Sloi ed ex Carbochimica, non è dato sapere. Eppure, solo una chiara destinazione pubblica può giustificare l'esproprio di cui si parla da alcuni mesi. E tutto si tiene: dalla destinazione dipende il livello della bonifica. Per dire, se si vuole ricavare un grande parco pubblico laddove si è scritta una pagina di storia industriale della città, la bonifica dovrà essere integrale, massima. E quindi dalla destinazione dipendono anche i valori di esproprio. Posto che, in ragione dei prevedibili, elevati costi di bonifica (il range, negli uffici di Comune e Provincia, va dai 60 ai 120 milioni di euro di stima), quegli ettari tra via Maccani e via Brennero tra i quali si realizzerà la nuova circonvallazione ferroviaria con il raddoppio dei binari, abbiano ancora valore.

In questo contesto, in cui si attende che il Comune, che ha la regia urbanistica, metta le carte in tavola e in cui uno dei proprietari pri-

vati (**Michele Albertini** di Tim srl) tira il freno prefigurando nuovi progetti edilizi, c'è chi avanza una proposta radicale: la confisca delle aree. A farla è **Marcello Carli**, il dirigente d'azienda che è consigliere comunale di Rinascimento Trento.

Da dove origina, Carli, la proposta di confiscare le aree ex Sloi ed ex Carbochimica?

«Dal riconoscere che la priorità è la tutela della salute pubblica e dell'ambiente. Sono del 1968, nato a Martignano, da dove da bambino vedevi i fumi della ferriera, a monte della Carbochimica. Nel luglio 1978, si è rischiate la tragedia con l'incendio della Sloi. Nel 1991, le aree sono passate di mano. Nel 2001, con il decreto ministeriale 468, sono state dichiarate Sin, sito di interesse nazionale, ai fini del disinquinamento. A 44 anni dall'incendio della Sloi e a quasi 22 dall'istituzione del Sin, non è stato fatto nulla».

L'onere della bonifica è in capo ai proprietari (Tim, Mit e Imt, cioè Albertini, Tosolini e Dalle Nogare), che hanno costituito il “Consorzio di bonifica

e sviluppo Trento Nord”...

«Il punto è che i proprietari non hanno fatto nulla e da decenni assistiamo ad un palleggio tra pubblico e privato. Né è servito l'approccio di concedere ai privati una valanga di volumi edificabili, oltre 500 mila m³, per compensare i costi della bonifica. Il valore medio delle case e degli uffici è negli anni precipitato. E anche fosse possibile realizzare tutti quegli edifici, ci sarebbe un problema ulteriore di “digeribilità” da parte del mercato: Trento non è Milano!».

Dunque, l'idea della confisca. In genere se ne parla per beni finiti in mano alla criminalità, non a imprenditori che li hanno acquistati alla luce del sole...

«Lo so. Ne sono perfettamente consapevole. Qui non c'è un problema di diritto penale, ma un grosso problema ambientale e di tutela della salute pubblica. Ne ho parlato con un legale: gli estremi per la confisca ci sono. E se è necessario integrare la norma, lo si faccia. Ricordo che è un Sin, una questione nazionale.»



Marcello Carli di Rinascimento Trento

Comune, Provincia e Rfi, ora, ragiona invece sull'esproprio.

«Sì, ma a che valore? A valore zero? Serve il senso della realtà?»

Per i privati cosa cambierebbe?

«Nulla, perché hanno dei terreni che non bonificano perché costa troppo. Aree, aggiungo, che ormai sono “dentro” la città, centra-



Il relitto industriale della ex Sloi: dall'incendio del 1978 non è stata bonificata

li. La confisca prende atto che nulla è stato fatto e va una volta per tutte risolto un grave problema che attiene alla sicurezza igienico-sanitaria della popolazione. Lì sotto ci sono piombo tetraetile e idrocarburi. Sono a rischio anche le falde, e prioritaria è la difesa dei cittadini. Con la confisca, le

aree vengono acquisite al demanio pubblico per essere disinquinare. Poi, due strade: o si stabilisce il pubblico interesse per un'opera pubblica, parco o altro; o si fissa una destinazione urbanistica diversa e le si mette sul mercato, per recuperare i costi della bonifica».

Do. S.