

GRANDI OPERE

Le riflessioni del presidente della Circoscrizione Centro Storico Piedicastello sul tema della bonifica di ex Sloi ed ex Carbochimica, dopo la vicenda nella provincia di Parma

«Abbiamo concesso di costruire 480 mila metri cubi e in questo modo abbiamo aumentato il valore delle aree che adesso diciamo di voler espropriare»

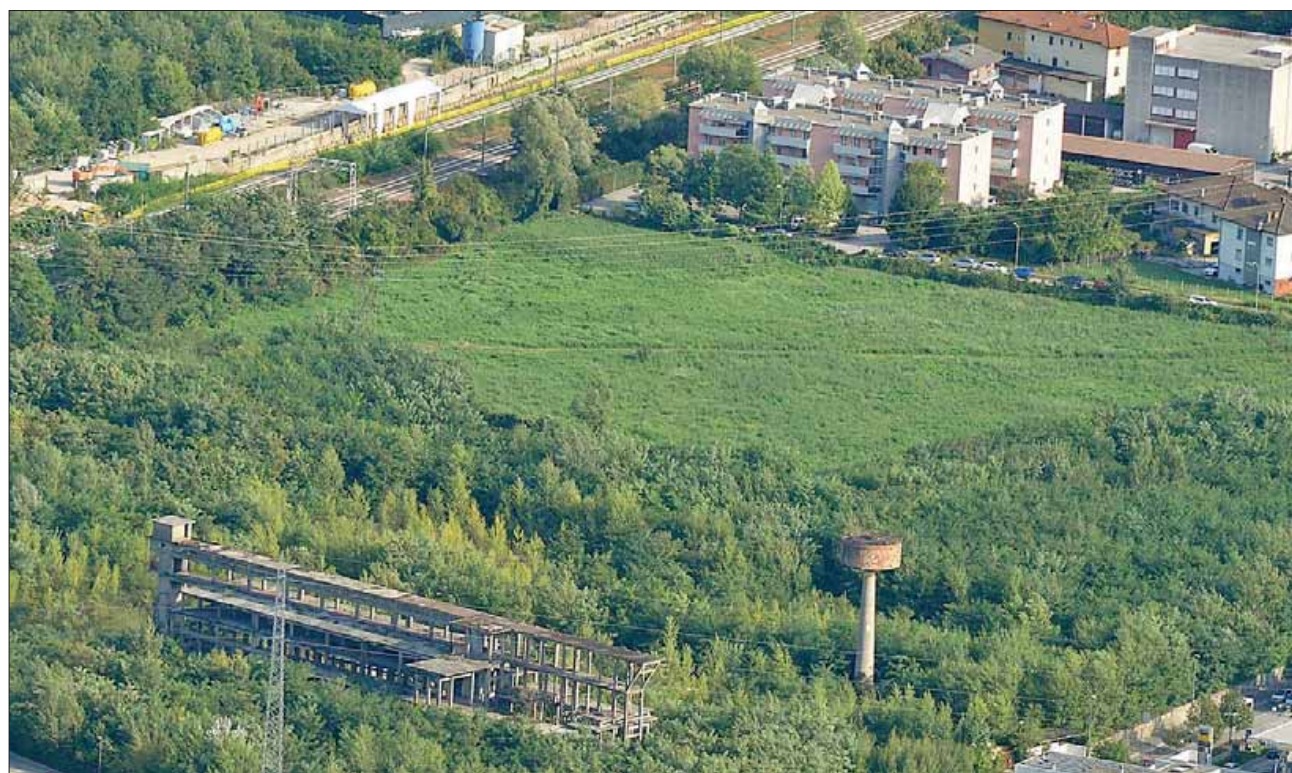
«Su Trento nord, un regalo ai privati»

Geat: «Se a Fidenza ci sono voluti 20 anni, dimentichiamo l'interramento»

La storia di Fidenza dimostra due cose: che a Trento si è sbagliato tutto, aumentando il valore di terreni inquinati a botte di metri cubi di edificabilità, a tutto vantaggio dei privati. E che bene che vada, per ripulire quelle aree serviranno 20 anni. Con questa premessa possiamo anche prenderci il tempo di migliorare un progetto - quello del bypass - pieno di criticità. E possiamo iniziare a dire che l'interramento è roba che andrà alle calende greche. È netto il commento del presidente della Circoscrizione Centro Storico Piedicastello **Claudio Geat**, dopo la ricostruzione fatta da *l'Adige* di quanto successo a Fidenza, dove due siti inquinati - ex Cpi ed ex Carbochimica - sono stati coinvolti in un processo di bonifica durato vent'anni ora in fase di conclusione.

Il presidente torna sulla questione dei terreni di Trento nord con un occhio al passato e uno al futuro: «Per noi cittadini contrari al progetto di circoscrizione ferroviaria il caso di Fidenza non è certo nuovo. Ci eravamo messi in contatto con loro, avevamo approfondito. Posso dire per esempio che il caso è sì parallelo, ma un po' meno problematico di quello di Trento, perché da loro il piombo teatrateile veniva depositato in vasconi. Loro avevano meno problemi legati alla falda. Però su tutto una cosa distingue le due vicende: l'approccio delle amministrazioni pubbliche coinvolte».

Ed è questo il nocciolo del problema. Che riguarda le passate amministrazioni pubbliche che si sono susseguite nel corso dei decenni a palazzo Thun. «Noi trentini dovremmo cospargerci il capo di cenere pensando agli errori fatti. Abbiamo concesso di costruire 480 mila metri cubi, pensando che questo avrebbe incentivato i privati a bonificare l'area, e in questo modo abbiamo aumentato automaticamente il valore di quei terreni in caso di esproprio. Una scelta sbagliata». Una scelta che rende ora l'esproprio una soluzione un po' più complessa da portare a casa. «Anche perché - prosegue Geat - per immaginare di espropriare quelle aree serve una funzione pubblica da insediare su quei terreni. Ma una funzione pubblica adatta a quelle aree, nel senso che prima si individua un bisogno, una ne-



I terreni inquinati dell'ex Sloi e ex Carbochimica, ora sotto sequestro

“ BYPASS

Ora che non c'è più il limite del 2026 modifichiamo quel che è possibile del progetto: partiamo dall'idea di Viglietti

cessità, poi si immagina come soddisfarla, poi si decide dove si può progettare. Qui si fa il ragionamento al contrario, un po' come costruire una casa partendo dal tetto. Inoltre dire che si espropria per un euro quando nemmeno si sa quanto costa bonificare, non ha senso».

E c'è anche la questione che riguarda il bypass ferroviario. E da Fidenza arriva un messaggio anche per quel fronte: «Il punto fisso che abbiamo è

che a Fidenza hanno impiegato 20 anni a bonificare solo la Cpi, con la Carbochimica iniziano adesso. È ragionevole pensare che almeno altrettanto serve a noi, che abbiamo 180 tonnellate di piombo teatrateile e ad una profondità maggiore, fino ai 18 metri. Vent'anni. Questo ci fa dire che tutte le ipotesi di interrimento della ferrovia si sposteranno bene che vada di vent'anni. Diciamo allora che bypass e interrimento non c'entrano e che l'unico modo per avere l'interrimento che sta tanto a cuore, è immaginare che venga spostata la sua realizzazione di almeno vent'anni».

E se questo è l'orizzonte temporale - questo ciò che preme al presidente Geat - allora tanto vale fermarsi un attimo e migliorare il progetto di circoscrizione ferroviaria: «Ci avevamo detto che non era possibile, perché si dovevano centrare gli obiettivi del Pnrr. Noi già allora dicevamo che

“ PROGETTI FUTURI

Se a Fidenza hanno lavorato per 20 anni, è ora di dire che l'interramento non sarà possibile prima di due decenni

questo non era possibile, mi pare che non ci siamo sbagliati. Adesso che l'obiettivo del 2026 non è più così stringente, prendiamoci il tempo per rivedere un progetto scellerato, che ci espone a rischi enormi, che all'imbocco nord presenta così tante criticità, dalla paleofrana al problema idrico a quello, enorme, del passaggio nei terreni inquinati». Ora c'è il tempo, osserva, per rispolverare per lo meno il progetto a suo tempo presentato di Comi-



Il presidente Claudio Geat



Il cantiere all'imbocco nord in S. Martino

tato per la mobilità sostenibile. «Il progetto di Viglietti, che prevedeva l'uscita molto più a nord, all'altezza di Canova, aveva il pregio di un tracciato interrato fino all'interporto, con la realizzazione del megaparcheggio di attestamento nell'area di confluenza tra circoscrizione e via Brennero. Questa sarebbe una compensazione vera. E poi si può pensare alla stazione provvisoria all'interporto, in vista di un interrimento da via Fontana al centro storico, quei 2-3 chilometri che interessano. Insomma, il tempo per rivedere il progetto ora c'è». Usciti dal Pnrr non ci sono vincoli: «Il Comune continua a sostenere che c'è un ritardo di un paio di mesi. Io sorrido. È come con il Pnrr, noi ripetevamo da mesi che non potevamo centrare l'obiettivo del 2026, è andata così. Ma adesso cerchiamo di avere un sussulto di accuratezza e modifichiamo quel che è modificabile». **C.Z.**