

# Primo piano

## Trento nord

Acquisizione pubblica: Dalle Nogare e Tosolini più disponibili alla trattativa. Attenzione però al rischio ricorsi: previsti tempi lunghi per l'operazione

di **Simone Casciano**

**È** un terreno assai tossico quello delle aree Sin (sito di interesse nazionale) ex-Sloi ed ex-Carbochimica e non solo per quello che è nascosto al di sotto di esso. Ma anche perché ogni azione fatta dagli enti pubblici, Comune, Provincia e Ministero dell'ambiente, va ponderata e pianificata al millimetro per evitare di trovarsi invischiati in una palude di ricorsi alla giustizia amministrativa che rischierebbe di congelare le aree a Trento nord per tanti anni. Che sia una partita lunga in Provincia lo pensano già. Anche se andasse tutto liscio tra studio di fattibilità, realizzato attraverso un tavolo di lavoro tecnico-giuridico, progettazione, acquisizione dei terreni, bonifica e successivi lavori per la destinazione finale ci vorranno almeno dieci anni.

### I costi della bonifica

Molto di questa partita, e di quello che dovrà dirimere il tavolo tecnico finanziato con i due milioni di euro



# Ex Sloi e Carbochimica, bonifica da 15

Risorse da Stato e Provincia. Il valore di mercato delle aree, 110 milioni, col disingno

arrivati da Roma e ora nella variazione di bilancio della Provincia presentata venerdì, parte dallo stabilire quanto costerà bonificare le aree inquinate. Una bonifica vera, non un cappotto di cemento da mettere sui terreni come avevano proposto anni fa i proprietari. È complicato quantificare i numeri. C'è un precedente però che può aiutare a quantificare i costi: la limitrofa bonifica delle rogge. Il Ministero dell'ambiente ha quantificato i costi del primo lotto, in area Carbochimica, in 18 milioni di euro. Considerando che le aree Sin sono circa cinque volte più grandi e che l'inquinamento potrebbe essere più importante e quindi più oneroso, il costo della bonifica è oggi ipotizzato

tra i 100 e i 150 milioni di euro. Una spesa che l'ente pubblico, ha fatto capire Fugatti, potrebbe assumersi, magari con un accordo di programma con il ministero per dividersi gli oneri. Si tratta di una partita però strettamente collegata all'acquisizione dei terreni.

### E quelli dei terreni

Già quanto valgono i terreni dell'area sin, di proprietà delle imprese Tim srl (che fa capo ad Albertini), Imt srl (Dalle Nogare) e Mit srl (Tosolini)? Si tratta di un'area limitrofa al centro storico, se fossero edificabili, e non ci fosse il problema dell'inquinamento, quei 10 ettari sul mercato potrebbero valere fino a 110 milioni di euro. Guarda caso una cifra simile ai costi della bonifica.

Non è un dettaglio irrilevante perché, al momento dell'acquisizione, gli enti pubblici potrebbero far scattare le previsioni delle regole «Chi inquina paga» che recentemente proprio il Ministero dell'Ambiente ha aggiornato sotto il titolo «Mettiamoci in riga»: quando il proprietario di un'area inquinata non è responsabile dell'inquinamento ma non fa la bonifica, può farla l'ente pubblico rivalendosi sulle proprietà per egual valore. In questo caso il valore dei terreni sarebbe prossimo allo zero. Non è un caso che sull'area già sottoposta a esproprio, perché necessaria alla realizzazione del bypass ferroviario di Trento, sia in corso una trattativa con Rfi al valore simbolico di un euro a metro quadro.

### Una doppia trattativa

Con questi numeri alla mano la Provincia potrebbe andare quindi a trattare con i proprietari e qui le strade potrebbero separarsi. La posizione assunta dai tre infatti non è univoca. Da tempo Dalle Nogare e Tosolini si sono mostrati dialoganti con l'ente pubblico e sembrano considerare i terreni più un peso che un'opportunità, al contrario di 25 anni fa quando li acquisirono. Di tutt'altro avviso Albertini, da sempre battagliero sulla propria area. La gestione però è riunita all'interno di un unico ente giuridico, il Consorzio di bonifica Trento nord. Parte dell'analisi tecnico-giuridica che sarà fatta servirà a capire le regole che governano questo consorzio e la possibilità di aprire due trattative

separate. Di acquisizione con i proprietari disposti a dialogare, di esproprio con chi si impunta.

### Il futuro dell'area

I costi di un esproprio, ma più in generale anche l'acquisizione e i costi di bonifica, si giustificano solo per un intervento di pubblico interesse. L'ultimo tassello dello studio di fattibilità sarà quindi quello di immaginare la destinazione futura dell'area, lo scopo al quale dovrà tendere questo sforzo economico, ambientale e giuridico. Nelle interlocuzioni fra Provincia e Comune di Trento, si è parlato di quell'area come destinazione, tra l'altro, della futura caserma dei Vigili del fuoco di Trento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Sloi, i mille progetti Le 5 torri, il parco e il centro congressi

## Trent'anni

Di cosa fare sui terreni inquinati se ne parla da decenni senza mai trovare la soluzione giusta

Su cosa metterci, sopra gli 11 ettari si Sloi e Carbochimica, se ne parla da decenni. La primissima proposta era dell'Unione commercio turismo e immaginava sui terreni contaminati sedi pubbliche e private, una specie di cittadella del terziario: il progetto Magnete. Poi non se ne fece niente, e al posto della cittadella del terziario c'è chi sogna un centro fieristico, e chi addirittura di spostare lì l'ospedale Santa Chiara. Idea quest'ultima,

sponsorizzata in alto, da Sergio Nicolini, assessore all'urbanistica della giunta Dellai quand'era sindaco di Trento. A metà anni Novanta, la tesi dell'amministrazione comunale era questa: sui 13 ettari di Sloi e Carbochimica, la possibilità di edificare con una volumetria massima 310 mila metri cubi, di cui 80 mila riservati al Comune per spostare uffici e servizi e il resto a Itca per la costruzione di case,

negozi, parchi ed un polo espositivo. Di cosa fare a Trento nord si torna a parlare a inizio degli anni Duemila, c'è in ballo un nuovo Piano regolatore e si chiama l'archistar Johan Busquets a tracciare le idee di sviluppo urbanistico della città. Dove c'erano Sloi e Carbochimica prevede servizi pubblici, residenze, terziario, attività ricettive, commerciali e verde pubblico (e per primo parla dell'interramento della ferrovia nel tratto del centro storico). Si pone quindi il tema di come disinquinare l'area. E al tempo le stime sono altissime: 500 miliardi delle vecchie lire si diceva a metà degli anni Novanta, tradotti pochi anni dopo a 100 milioni del nuovo conio. Chi paga dunque? Questa la domanda. I proprietari delle aree, questa la risposta, tant'è vero che alcuni dei soci se ne vanno e gli altri cercano di capire come fare a guadagnare dalla proprietà acquistata già inquinata. Fanno

dunque delle proposte al pubblico: alte volumetrie da costruire in cambio della bonifica. Una delle proposte è firmata addirittura dall'architetto Vittorio Gregotti: una piastra sopraelevata, uno spazio pubblico realizzato su due livelli, 10mila metri quadrati destinati ad ospitare un polo per la ricerca e l'esposizione per l'industria trentina avanzata, e poi un quartiere sopraelevato, un grande centro commerciale di 20 mila metri quadri coperto da un parco di 35 mila a più 8 metri di altezza; a fianco tre edifici, un edificio: un albergo, un palazzo per uffici e uno destinato a residenze. Ma il progetto guardava anche oltre alla ferrovia, prevedendo, affiancata sua via Brennero, un'area pubblica, fosse anche per una scuola; e ancora case e una centrale energetica capace di illuminare tutta l'area, anche le cinque torri progettate tutt'attorno, alte inizialmente fino a oltre 50 metri e abbassate poi a poco più di 20.





Bypass alla Camera

## 50 milioni inquinamento tende a zero



### Il 25 Pd, M5s, Fdi interrogano Salvini

Giovedì, davanti alla Commissione Trasporti di Montecitorio, il ministro alle Infrastrutture Matteo Salvini risponderà nel merito delle tre interrogazioni sulla circonvallazione di Trento depositate da tre diverse forze politiche. Una di governo — Fratelli d'Italia — e due di opposizione, Partito democratico e M5S. Fdi, con l'interrogazione a firma di Andrea de Bertoldi e Alessia Ambrosi, sottopongono tutti i problemi di tipo ambientale e chiedono al ministro «di ripensare il progetto». La deputata Sara Ferrari, che firma l'interrogazione del Pd, chiede invece se ci sono oppure no le coperture finanziarie del bypass, ora che il progetto è uscito dal Pnrr, e se vale la pena «iniziare l'esecuzione delle opere nel tratto sud in mancanza di un progetto a nord» che superi le aree inquinate. Molte le domande sottoposte da Emma Pavanelli dei 5 Stelle, dai finanziamenti alla bonifica del Sin.

I proprietari, accantonato primo il progetto faraonico, ne sottopongono un altro al Comune e alla Provincia. Siamo nel 2022, e si torna a parlare di alberghi, servizi e centro congressi. In più colline artificiali, serre per avere produzioni agricole anche in inverno, un palazzo di 11 piani, uno studentato. Meno audace la proposta a cui stanno lavorando le amministrazioni pubbliche in questi ultimi mesi: spostare su quei terreni — una volta bonificati — la caserma dei Vigili del fuoco Permanenti. Tra le varie idee su cosa fare sui terreni dell'ex Sloi anche quella di un campo di fiori. Tulipani per la precisione. Una sorta di installazione artistica che sarebbe stata davvero un colpo d'occhio se fosse stata realizzata. L'aveva proposta l'architetto trentino Alessandro Franceschini: «In attesa di definire meglio il futuro dell'area — diceva nel 2017 — si potrebbe piantare una distesa di tulipani».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# No-Tav: «Bypass? Usiamo i soldi per bonificare il sito inquinato»



Si potrebbe poi attingere a molti dei finanziamenti europei per il ripristino di terreni industriali contaminati o reperire risorse del ministero per l'Ambiente

### La proposta

I comitati contro la circonvallazione: «Ci sono già pronti 340 milioni di euro»

di Donatello Baldo

Coerentemente contro la realizzazione della circonvallazione, i comitati No-Tav propongono di usare le risorse destinate alla grande opera per eseguire una volta per tutte la bonifica dei terreni di Sloi e Carbochimica: «Presenta un costo totale presumibile intorno ai 300 milioni di euro, a cui vanno aggiunte le risorse per il disinquinamento delle altre aree circostanti. A questo scopo — affermano — dopo il definanziamento del Pnrr vanno usate in primo luogo le risorse finanziarie residue». 1930 milioni del finanziamento europeo non ci sono più (si attende un nuovo

**Attivisti**  
No-Tav durante una manifestazione contro il bypass



Ma attenzione a come si procede con l'acquisizione delle aree Sin. La proprietà potrebbe rivalersi se si procede con l'esproprio. In ogni caso no a rendite fondiarie

contratto di programma tra Ministero e Rete ferroviaria italiana, che ad oggi non c'è, ndr) e sono rimasti solo i fondi statali. Che i No-Tav vorrebbero destinati alla bonifica: «Si tratta di 340 milioni di euro, 80 dal Fondo Complementare associato al Pnrr e 260 dal Fondo avvio opere indifferibili. Si aggiunga infine — continuano gli attivisti — che l'accesso a stanziamenti finalizzati alla bonifica integrale è relativamente meno difficile quando si tratta di aree Sin, per le quali ad esempio sono meglio attivabili in appositi Accordi di Programma con il Ministero dell'Ambiente o canali di finanziamento europei». Il ragionamento dei comitati si inserisce nel dibattito di queste ore, con la Provincia che spinge per l'acquisizione dei terreni inquinati per poi procedere alla bonifica. Ma gli stessi comitati mettono le mani avanti, diffidando delle intenzioni: «L'istituzione trentina che attuerà la bonifica dovrà acquisire le aree senza offrire premi alla rendita

fondiarie, peraltro irresponsabilmente favorita nel 2019 da previsioni che per le aree ex Sloi ed ex Carbochimica fissavano nuove cubature costruttive impressionanti per la natura dei luoghi». In totale poco meno di 400 mila metri cubi su circa 11 ettari. «Perciò — continuano i No-Tav — deve essere categoricamente escluso lo strumento dell'esproprio preventivo, che ai prezzi attuali di mercato potrebbe raggiungere un onere complessivo di almeno 110 milioni di Euro. Ugualmente da escludere, per ragioni pratiche, sarebbe il cambiamento della destinazione urbanistica attuale». Produrrebbe infatti lunghissimi contenziosi che amplierebbe di moltissimo i tempi della bonifica. Che fare dunque? «Per acquisire la disponibilità delle aree le amministrazioni hanno a disposizione strumenti diversi in tempi diversi». Ma aggiungono un'osservazione: «Nell'ipotesi che a bonifica conclusa o in corso di ultimazione vengano confermate o decise per le aree interessate possibilità edificatorie appetibili per la proprietà privata non è possibile ignorare le condizioni che il Codice dell'Ambiente pone per il contributo della proprietà privata ai costi della bonifica». Quando la bonifica è gestita dall'istituzione pubblica, i suoi interventi costituiscono «onere reale immobiliare sui siti contaminati e le relative spese sono recuperabili e assistite da privilegio speciale immobiliare sulle aree esercitabile anche contro diritti acquistati sugli immobili da soggetti terzi», e quindi anche contro gli attuali proprietari incolpevoli dell'inquinamento. In ogni caso, «il proprietario non responsabile dell'inquinamento può essere tenuto a rimborsare le spese degli interventi adottati soltanto nei limiti del valore di mercato del sito determinato a seguito dell'esecuzione degli interventi medesimi». Risulta qui abbastanza chiaro l'indirizzo sotteso proposto dalla norma all'istituzione pubblica che attua la bonifica: «Puntare al massimo di qualità possibile delle aree bonificate e contemporaneamente al massimo del rimborso spese cui può essere obbligato il proprietario, anche allo scopo di fargli ragionevolmente considerare l'ipotesi di cedere preventivamente le proprie aree a prezzi bassi o gratuitamente; e nello stesso tempo, nel caso presumibile di un successo solo parziale nella bonifica, spingere il proprietario alla cessione gratuita dei terreni se il valore del potenziale rimborso di costi all'istituzione pubblica equivale al valore di mercato dei terreni stessi». E questo potrebbe essere proprio il caso dei terreni inquinati di Trento Nord. «La cui difficile situazione — dicono i No-Tav — fa ritenere che il risultato finale della pur indispensabile bonifica possa assicurare ai terreni una destinazione diversa da quello di uso industriale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA