

Bypass

Trento nord, la Provincia preme sui parlamentari per arrivare all'esproprio

Obiettivo: usare i 2 milioni stanziati, ma bisogna cambiare la legge



TRENTO Il pensiero, ogni volta che si parla di bonifica di terreni nella parte nord della città, corre quasi automaticamente lì. Perché se anche in questi giorni lo sguardo è puntato sulle aree coinvolte dal progetto della circoscrizione ferroviaria a ridosso dell'ex Scalo Filzi, è l'area ex industriale Sloi e Carbochimica quella che, a Trento, è sinonimo di inquinamento. Un inquinamento importante — da piombo tetraetile, all'ex Sloi — tanto da diventare Sito di interesse nazionale.

Sul suo destino, negli anni, si sono alternate diverse visioni: a svettare su tutte, l'immagine del quartiere puntellato dalle cinque torri dell'archistar Vittorio Gregotti. E si sono elaborate diverse ipotesi di bonifica. Tutte con costi altissimi. Con il risultato che i pro-

Roberto Andreatta

«In agenda uno studio tecnico-giuridico sull'acquisizione di quei terreni»

getti sono ancora nel cassetto. E i terreni ancora inquinati.

«Ma grazie al bypass possiamo provare a disinquinare quell'area» ha ripetuto in queste settimane il sindaco Franco Ianeselli. E, in piazza Dante, a ribadire il concetto, mercoledì pomeriggio, è stato anche il dirigente generale del Dipartimento territorio e trasporti Roberto Andreatta. Che, all'indomani del confronto in commissione urbanistica di Palazzo Thun sugli inquinanti rinvenuti accanto al Sito di interesse nazionale, fa il punto della situazione sui terreni ex Sloi e Carbochimica. E sulle azioni che la Provincia sta mettendo in campo per arrivare a un'acquisizione dell'area — oggi di proprietà di privati — di cui si parla da tempo.

«Il nostro obiettivo — spiega Andreatta — è quello di elaborare uno studio tecnico-giuridico relativo a quelle

aree». Uno studio da affidare a esperti universitari. E che abbia un obiettivo preciso: «Valutare quali siano le migliori modalità di acquisizione di un bene che rappresenta un disvalore». Modalità che si

rivelino «incontestabili» per i privati, i quali non vorranno mollare la presa facilmente su terreni acquistati e sui quali hanno disegnato prospettive ben diverse rispetto a una acquisizione pubblica.

A giugno, la Provincia aveva scritto al Ministero per l'ambiente per chiedere di poter utilizzare, per lo studio tecnico-giuridico, parte di quei 2 milioni stanziati dallo Stato sulla base dell'emendamento

Inquinata

L'area ex industriale della Sloi, il cui inquinamento da piombo tetraetile rende il sito di interesse nazionale, insieme alla vicina area ex Carbochimica. Da decenni si discute delle tecniche di bonifica

Ferrari-Cattoi per prevedere ulteriori sondaggi nelle zone interessate dal bypass. «La caratterizzazione ambientale ha un costo modesto, abbiamo chiesto di usare l'importo rimanente per lo studio» ricorda Andreatta. Ma da Roma la risposta è stata lapidaria: niente da fare, su questo — ha spiegato il ministero — la legge è chiara. Che fare dunque? «Provare a modificare la legge» risponde il dirigente. E su questo obiettivo si sta muovendo la giunta. Coinvolgendo la delegazione parlamentare trentina. «I contatti sono in corso» assicura Andreatta. Che ora attende l'esito di questo dialogo. Senza sbilanciarsi sul futuro: cosa si farà su quell'area, quale sarà la tecnica di bonifica e quali i costi del disinquinamento, avverte, ancora non si sa. «Sono valori che potrebbero variare a seconda delle scelte» si limita a dire il dirigente.

Intanto, sul fronte bypass, il clima rimane rovente. A chiedere «ancora una volta che si ponga un freno ai lavori» è Renata Attolini di Sinistra Italiana, che invoca anche la «tri-

La polemica

Sinistra Italiana e Fdi contro sindaco e Facchin: «C'è conflitto di interessi»

visitazione» della nomina di Ezio Facchin «perché se è certo che con i suoi soldi può farci "quello che crede" è altrettanto vero che non può essere il garante istituzionale di un progetto realizzato da un'impresa in cui ha un coinvolgimento economico, per basso che sia». Sul fronte opposto, ad attaccare il Comune è anche Fratelli d'Italia. Con Giacomo Bezzi: «Il tracciato proposto ha delle condizioni di vantaggio, ma determinerà anche dei disagi alla mobilità. Ciò era prevedibile e si sarebbe potuto intervenire prima. Mi sono sempre chiesto inoltre come sia possibile che colui che con Rfi promuoveva la realizzazione di quest'opera sia poi diventato l'assessore preposto a realizzarla. Se non è questo un conflitto di interessi non saprei come definirlo altrimenti».

Marika Giovannini

© RIPRODUZIONE RISERVATA