

IL CASO

Nell'ambito del potenziamento della ferrovia all'altezza dei siti inquinati Sloi e Carbochimica è previsto un intervento parziale con asportazione di una fetta superficiale di terreno

Le aree saranno ricoperte con uno strato impermeabile e usate per il vaglio del materiale di scavo delle gallerie durante la fase di cantiere, un'idea che solleva polemiche

«Studiamo una bonifica integrale»

Fugatti scrive a Paola Firmi: occasione per alzare il tiro

FRANCO GOTTARDI

Più che una bonifica sarà un'asportazione molto parziale di una fetta di terreno inquinato dell'ex Carbochimica, fino ad un metro di profondità. Un intervento che verrà fatto sulla base di un progetto che prevede un'attenta analisi di rischio finalizzata soprattutto a non mettere in pericolo la salute degli operai che lavoreranno in quella zona, operai che saranno dotati di tutte le protezioni del caso nella fase più delicata dell'asportazione del materiale. Materiale che verrà poi semplicemente inviato a qualche discarica specializzata.

Le risposte dei tecnici di Italferr alle molte domande poste dai cittadini nell'ambito del Dibattito pubblico sul progetto di circoscrizione ferroviaria minimizzano la portata dell'intervento, che forse potrà dare qualche risposta in più sulle tecniche di bonifica dei siti inquinati di Trento Nord, ma non sarà affatto risolutivo in quel senso.

Eppure il governatore Maurizio Fugatti spera che da quello che sarà il primo intervento sui siti di interesse nazionale, ex Sloi ed ex Carbochimica, possa arrivare l'input per spingere finalmente il Ministero della transizione ecologica a fare qualche passo avanti. È questo anche il senso di una

lettera che il presidente della Provincia ha inviato a Paola Firmi, commissario straordinario per le opere di potenziamento ferroviario lungo l'asse del Brennero. Visto che in questo intervento di Rfi, necessario per ampliare la sede ferroviaria a Trento Nord, verrà interessato giocoforza anche il Ministero, sarebbe il caso che lo Stato si attivi per giungere a un progetto di bonifica complessiva. Questo il senso della missiva.

Per il momento però, come hanno spiegato i tecnici, i due siti inquinati verranno utilizzati come aree di stoccaggio e vaglio dei materiali di scavo delle gallerie sotto la Marzola. Un'attività che - assicura Rfi - sarà svolta in completa sicurezza senza intaccare minimamente i terreni inquinati.

La questione Trento Nord è tra quelle che ricorrono spesso nelle considerazioni di cittadini e gruppi in questi giorni di dibattito. Molti ricordano come una sentenza del Tar di qualche anno fa abbia sancito il principio secondo cui un intervento di bonifica in quelle aree deve essere complessivo e non è ammesso il disinquinamento parziale, per settori. Convinzione confutata l'altra sera dagli ingegneri di Italferr che citando l'articolo 242 ter del Codice dell'ambiente ritengono invece di poter procedere con un'asportazione parziale dei terreni inquinati, sufficiente alle esigenze di



Ex Sloi (sopra) ed ex Carbochimica con la ferrovia che separa le due aree inquinate

allargamento della strada ferrata. Nella parte centrale, compresa tra i due siti inquinati, in realtà si andrà molto più in profondità, addirittura fino a 21 metri, per realizzare il diaframma sotto la ferrovia che in quel punto starà risalendo in trincea da sottoterra; ma lì nel mezzo non risultano infiltrazioni di sostanze inquinanti ed è una fascia che non rientra nel sito di interesse nazionale da bonificare. Sloi e Carbochimica saranno però interessati in fase di cantiere da un intenso utilizzo superficiale. I terreni

saranno infatti utilizzati per depositarvi il materiale di scavo, che verrà vagliato, caricato sui camion e da via Maccani e via Brennero verrà poi portato via nei siti di stoccaggio definitivo.

Per non andare a intaccare i terreni, provocando possibili fuoriuscite dei veleni, il piombo e mercurio di cui è impregnata l'ex Sloi e gli idrocarburi pesanti della Carbochimica, si farà un'attività di capping. Verrà in sostanza realizzata una copertura impermeabile in Hdpe, tessuto-non tes-

suto sopra il quale si stenderà uno strato superiore di materiale impermeabilizzante.

I tecnici assicurano che sarà una copertura tale da permettere anche ai mezzi meccanizzati che opereranno in superficie di lavorare senza rischi di fratture nel terreno sottostante e movimentazione dei terreni inquinati. Una situazione che non ha convinto molti dei presenti in sala l'altra sera a Gardolo, che hanno polemizzato per la carenza di spiegazioni e di dettagli in materia.

IL DIBATTITO

Contestazioni a Mattarello, che soffre la "militarizzazione"

«Rischio idrogeologico»

«È un'opera che fa acqua da tutte le parti» c'era scritto sul volantino che chiamava a raccolta i No Tav per manifestare davanti alla sala polivalente di Mattarello la propria contrarietà alla circoscrizione ferroviaria. E proprio l'acqua, il rischio idrogeologico, i pericoli di interferenza con le preziose sorgenti della Marzola, sono stati l'argomento ricorrente nelle contestazioni nelle tante perplessità riportate dai cittadini all'interno della sala, dove ieri pomeriggio si è tenuto il terzo confronto tra progettisti e cittadini nell'ambito della procedura di Dibattito Pubblico a cui è sottoposta l'opera.

Alcuni cittadini, dopo l'illustrazione del progetto da parte degli ingegneri di Italferr, hanno segnalato la presenza nel dossier di dati non del tutto attendibili, in qualche caso vecchi, in altri senza data. Qualcuno ha sottolineato come neanche le carte della Provincia siano sufficientemente approfondite per quanto riguarda il rio Scannupia e il rio Stanghet, che scendono nella zona interessata al foro da cui, in località Grezzi, partirà lo scavo delle due gallerie parallele che sbucheranno poi a nord del quartiere di San Martino, dieci chilometri e mezzo più avanti, passando sotto le pendici della Marzola.

Le perplessità idrogeologiche devono aver colpito anche il sindaco Franco Ianeselli, presente al tavolo dei relatori, che in conclusione di serata le ha raccolte e rilanciate raccomandando ai tecnici un surplus di approfondimento su aspetti così delicati. «Il mandato della Provincia a Rfi è di fare tutto il possibile per tenere presenti le criticità segnalate in queste serate» gli ha fatto eco il governatore Maurizio Fugatti, anche lui presente. Entrambi hanno però rimarcato la strategicità dell'opera in discussione, ribadendo la volontà di Provincia e Comune di mitigare gli impatti dove possibile



Lo striscione appeso sulla circoscrizione e il dibattito in sala (foto Alessio Coser)

ma di andare avanti. «Perché non aver fatto nulla tra dieci anni, quando aprirà il tunnel del Brennero e i treni passeranno comunque molto più numerosi di oggi, risulterebbe un errore storico» ha ribadito il sindaco. A inizio serata gli ingegneri di Italferr e Rfi hanno illustrato per sommi capi cosa prevede il progetto a Mattarello, cioè l'affiancamento con altri due binari della ferrovia attuale per 400 metri dall'Acquaviva ai Grezzi e l'inserimento in tunnel, con un corollario di aree di stoccaggio sparse nelle campagne che verranno occupate per la durata

dei lavori. La strada statale verrà deviata vicino all'imbocco per alcuni mesi ma mai interrotta.

Qualche polemica è emersa sul rischio di militarizzazione della zona dei lavori, visto nei giorni scorsi con una massiccia presenza di forze dell'ordine e un'intensificazione dei controlli che hanno infastidito i residenti. «Avevamo chiesto una presenza più discreta - ha confermato Ianeselli - ma la questura ci ha risposto che avevano motivi di ritenere che avrebbero potuto esserci interventi di sabotaggio».

F.G.