

## IL PROGETTO

L'intervento simulerà in piccolo gli scavi che Italferr realizzerà per allargare e abbassare la sede ferroviaria nell'ambito del bypass

Sarà fatto su area Rfi, evitando così lo stop imposto dai proprietari privati ai sondaggi che slittano in attesa dell'ok per pubblica utilità

# Il "cantiere pilota" parte martedì tre giorni di rilievi a Trento Nord



Sondaggi all'ex Sloi

Tenuti fuori dai confini dai proprietari i tecnici di Italferr rinviavano la campagna di sondaggi e campionamenti sui terreni ex Sloi ed ex Carbochimica ma da martedì saranno regolarmente a Trento Nord per inaugurare il cosiddetto "cantiere pilota", lo scavo che simulando in piccolo quanto previsto nel progetto di circoscrizione ferroviaria dovrà confermarne o meno la fattibilità. Ad annunciare l'avvio del cantiere per il 16 agosto è stato ieri il Comune. In questo caso l'intervento verrà effettuato su una fetta di terreno di proprietà di Rfi; nessuno perciò potrà bloccare i lavori. Lavori che si prevedono molto rapidi e che interesseranno una fetta di terreno di circa 4 metri cubi in un quadrato di 2 metri per lato e fino a un metro di profondità. L'intervento sul campo dovrebbe durare tre giorni in tutto. Nella prima giornata si faranno i rilievi della situazione attuale per quanto riguarda la presenza di eventuali tracce di piombo, idrocarburi IPA o solventi aromatici. Nella seconda giornata il terreno verrà sbancato e rimosso con un escavatore per 8 ore e verranno monitorati i livelli di contaminanti rilasciati nell'aria. Il terzo giorno verranno ripetute le analisi per capire se vi siano strascichi. «Il cantiere pilota - spiega l'ingegner Gabriele Rampanelli di Agenzia per l'ambiente - è progettato dai tecnici di Italferr per sperimentare quel che succede scavando nelle aree contaminate. È in piccolo quello che la società vuol fare



La zona dove verranno ampliata la sede ferroviaria, tra ex Sloi ed ex Carbochimica (foto Panato)



Lavori di carotaggio fatti all'ex Sloi nel lontano 1998

poi con gli scavi per allargare la sede ferroviaria e mettere i binari in trincea». Le procedure saranno curate da Italferr con Appa a fare da guardiano-controllore. Rischiano invece di slittare di diverse settimane i campionamenti all'interno delle due aree, in questo caso finalizzati a verificare la stratificazione degli inquinanti nel terreno e le emissioni di soil gas in atmosfera, per prendere in fase di lavorazione le contromisure necessarie a tutelare i lavoratori e la popolazione e a progettare

le modalità di smaltimento dei terreni inquinati. La pubblica utilità del progetto consente a Rfi di utilizzare gli strumenti legislativi previsti in questi casi per sbloccare la situazione in tempi brevi, ma ciò non avverrà in ogni caso prima di settembre secondo quanto dichiarato dall'ingegner Corrado Franzoi del Comune. Il sindaco **Franco Ianeselli** non è sorpreso del niet pronunciato nei giorni scorsi in particolare da Michele Albertini, uno dei tre principali proprietari delle

aree di Trento Nord. «L'opposizione alle indagini sui terreni inquinati - rileva il sindaco - di Trento era prevedibile visto l'atteggiamento tenuto in questi anni dai proprietari, che non si sono mai interessati in modo serio alla bonifica. Purtroppo quelle aree non si ripuliscono da sole, altrimenti non saremmo qui a parlare della necessità di fare i monitoraggi. Comunque andremo avanti innanzitutto con il cantiere pilota nel terreno lungo la fossa Armanelli, che è di proprietà di Rfi, e poi con i campiona-

menti dove sarà possibile. Confido nel fatto che la situazione si risolva in fretta perché i monitoraggi previsti da Italferr da realizzare in collaborazione con Appa vanno a beneficio di tutta la cittadinanza, che ha diritto di conoscere quali siano

le condizioni dei terreni di Trento Nord. È una questione di salute pubblica ignorata per troppi anni. Credo sia l'ora di venire a capo, anche a prescindere dal progetto della Circoscrizione ferroviaria».

F.G.

## SOIL GAS

Italferr eseguirà anche 14 prelievi per aggiornare i dati del 2003

## Sondaggi utili per la sicurezza

A cavallo del rio Lavisotto, nel tratto attualmente interessato dai lavori di bonifica delle rogge demaniali, è stato montato una sorta di tendone bianco. Serve per mantenere in ambiente protetto i vapori che si sprigionano dal sottosuolo, nella fattispecie dai terreni dell'alveo della roggia all'interno della quale è stato avviato in via sperimentale un intervento di jet grounding, cioè il posizionamento di una soletta di calcestruzzo per separare la falda dal terreno inquinato che dovrà essere asportato e smaltito. Il tendone è una delle precauzioni che probabilmente si dovranno prendere anche quando si interverrà

sui terreni ex Sloi ed ex Carbochimica interessati dal progetto di circoscrizione ferroviaria e in futuro sulla generale bonifica dei siti. Proprio allo scopo di orientare la progettazione e prevedere le necessarie tutele per chi opererà in quei cantieri, oltre che per la popolazione circostante, è stata prevista l'attività di campionamento del soil gas che avrebbe dovuto partire lunedì scorso ma che è stata rinviata a data da destinarsi per l'opposizione dei proprietari di Trento Nord, in particolare di Michele Albertini, che non ha concesso ai tecnici di Italferr, accompagnati da quelli di Agenzia provinciale per

l'ambiente (Appa), di accedere alle aree. «Noi siamo pronti a fare le analisi in qualsiasi momento» assicura l'ingegner Gabriele Rampanelli, del settore autorizzazione controlli di Appa. Ma in cosa consiste il campionamento? «Intrappolati nei pori del terreno - spiega Rampanelli - ci sono elementi inquinanti volatili, come il piombo tetraetile, che scavando si disperdono nell'atmosfera. Sono sostanze pericolose da inalare e naturalmente i campionamenti vengono fatti con maschere, tute e le precauzioni del caso. I risultati poi permetteranno di fare un'analisi di rischio in corso di lavorazione e di pro-

gettare le misure necessarie a minimizzare gli impatti esterni». Gli accordi con Italferr prevedono la realizzazione di 20 campioni, 10 sull'ex Sloi e 10 dall'altra parte dei binari, sull'ex Carbochimica. Ma non è l'unico intervento previsto. Il piano di indagine prevede anche la realizzazione di 14 carotaggi con prelievi di campioni di sottosuolo. Sono rilievi già fatti vent'anni fa per la caratterizzazione dei terreni, propedeutica a una bonifica mai realizzata, ma sebbene sia molto improbabile trovare sorprese o modifiche nel sottosuolo è necessario aggiornare i dati alla ricerca di tipologie di inquinanti



Il cantiere per la bonifica delle rogge, questa settimana fermo per ferie

che all'epoca non erano state indagate, dati richiesti da una normativa modificata e necessari per permettere una cor-

retta progettazione degli interventi di scavo e per individuare i siti dove smaltire poi il materiale inquinato.

F.G.

## LA POLEMICA

Secondo Geat e Maschio sono state tradite le aspettative del consiglio comunale

## «Lo stop ai lavori non è preso in considerazione»

Il cantiere pilota non è ancora partito ma è già bersaglio di polemiche. Nel mirino ci sono soprattutto le dimensioni, troppo ridotte secondo i detrattori per simulare quello che potrebbe succedere con l'intervento previsto da progetto e la movimentazione di centinaia di metri cubi di terreno inquinato. **Claudio Geat**, presidente della circoscrizione Centro storico, da sempre critico nei confronti del progetto di circoscrizione ferroviaria, prende spunto dalle parole di Paola Firmi, commissario straordinario per il quadruplicamen-

to della ferrovia del Brennero, per dire che le richieste del consiglio comunale sono state tradite. «L'impegno che il commissario straordinario si è assunto nella nota del 9 giugno, - afferma Geat - è quello di assicurare che nelle aree di Trento nord si faranno anche degli scavi pilota per confermare che le scelte progettuali sono giuste e corrette, cioè, come è stato scritto testualmente, "per consolidare le scelte progettuali relative alle tecniche realizzative da adottare". Ciò significa che l'esito dello scavo pilota sarà quello di operare, solo se necessa-

rio, qualche lieve aggiustamento alle tecniche da adottare, ma certamente non sarà quello di impedire i lavori, in nessun caso. Un vero cantiere pilota, cioè un cantiere che sperimenti dal vero ciò che è previsto in progetto, al fine di verificare se le previsioni sono attendibili o meno, è ben diverso. Il desiderio del Consiglio comunale era invece chiarissimo, cioè quello di eseguire le nuove opere ferroviarie nelle aree dei siti inquinati di interesse nazionale solo se ciò non avesse comportato rischi per la salute dei cittadini, dei lavoratori, per l'inquina-

mento delle falde, eccetera eccetera. In buona sostanza se si può operare senza rischi di inquinamento presente o futuro, si facciano pure le opere, ma solo a questa condizione». Geat è perplesso per il fatto che le rassicurazioni sul rispetto delle prescrizioni chieste dal Comune di Trento vengano dalla Firmi, il cui compito istituzionale è sovrintendere alle opere, e non dal progettista Rfi e chiede perciò che la lettera della commissaria straordinaria venga resa nota integralmente. Anche perché la Firmi prende impegni per interventi dal costo di diverse



Claudio Geat

Perplessità sulla lettera della Firmi: «Come può prendersi impegni per Rfi?»

dove l'inquinamento è molto più profondo». Polemico anche l'intervento di **Andrea Maschio**, consigliere comunale di Onda: «Mi chiedo se ci stanno prendendo in giro. Quello descritto non può certo essere definito "cantiere pilota", tutt'al più è un sondaggio. Innanzitutto un cantiere pilota dovrebbe essere fatto dove lo scavo si farà davvero, inoltre bisogna capire cosa succederà quando bisognerà scendere con gli scavi fino a una profondità di 20 metri, quindi scendere solo di un metro non può certo essere sufficiente».