

FERROVIA

Ora, i sondaggi di Rfi sotto il tracciato attuale. Niente deposito all'ex Sloi

# Scavo pilota: tre giorni di analisi

Operazione trasparenza, anche per tranquillizzare l'opinione pubblica. E spiegare che, per realizzare il bypass ferroviario, si procede con prudenza. Ecco il "cantiere pilota", quello che i comitati che contestano il progetto di circonvallazione, hanno ribattezzato "buchetta". Il Comune è presente, in via Vittime delle Foibe, con il sindaco **Franco Ianeselli** e i dirigenti architetto **Giuliano Stelzer** e ingegner **Giuliano Franzoi**, la Provincia con l'ingegner **Massimo Negrioli**, coordinatore dell'ufficio per lo sviluppo del Corridoio del Brennero, e l'ingegner **Gabriele Rampanelli**, dirigente del settore autorizzazioni e controlli dell'Appa, l'Agenzia per la protezione dell'ambiente.

È Rampanelli il protagonista del meeting promosso dal Comune. Tocca a lui spiegare come si procede con il "cantiere pilota" a fianco della ferrovia, su un fazzoletto di terreno sulla fossa Armanelli, la "fossa di guardia" della ferrovia. Tre giorni di cantiere: misurazioni del "bianco", degli inquinanti ex ante, il primo giorno; misurazioni con la terra rimasta più e più volte nel secondo

giorno, con i tecnici protetti dalle maschere antigas: «Per fare i rilievi in condizioni estreme di dispersione degli inquinanti» dice Rampanelli; infine, ieri, le misurazioni ex post, il terzo giorno.

Uno scavo di quattro metri per due, profondo fino a due metri. Rilievi fatti in contraddittorio: tecnici e strumentazioni di Italferr, per conto di Rfi, e tecnici dell'Appa. Speciali fiale e un Canister per misurare la quantità di piombo tetraetile, quello scaricato in fossa dalla ex Sloi, il mercurio, i fenoli, le polveri Pm 10 e Pm 2,5... Gli idrocarburi, quelli dell'ex Carbochimica oltre la ferrovia, puzzano di naftalina. In questo caso, invece, i composti organici del piombo hanno rilasciato, ben percepito il secondo giorno, odori che rimandano all'aglio. Ci vorrà qualche settimana per avere i risultati delle analisi di laboratorio di Rfi, supportata dall'Università Tor Vergata. Risultati che poi saranno raffrontati con quelli ottenuti da Appa, in contraddittorio. Contro-analisi, validazione la chiamano i tecnici. Spiega Rampanelli: «Il risultato delle analisi ci dirà



quali presidi dovranno essere messi in atto durante i lavori: maggiore sarà l'inquinamento rilevato, più consistenti dovranno essere i presidi: il cantiere pilota ci permette di valutare "in piccolo" ciò che succederà "in grande".» Altrettanto, se non più importanti, saranno i sondaggi che

il Comune, in accordo con Appa, ha chiesto a Rfi di effettuare sotto l'attuale tracciato della ferrovia. Sulla fossa Armanelli, infatti, saranno traslati gli attuali binari, al posto del tracciato esistente sarà invece realizzato lo scavo del bypass. «Rfi non ha ancora risposto per iscritto, ma ha assi-



Il cantiere pilota. A fianco, l'ingegner Rampanelli con i tecnici di Rfi e Appa

curato che procederà con i carotaggi fino ad almeno 11-12 metri di profondità» spiega l'ingegner Franzoi. Serve a capire quanto gli inquinanti siano presenti sotto i binari, che non rientrano nel Sin. A Trento nord, si profilano altre novità: con l'accettazione della prescrizione di prolungare il trac-

ciato interrato per 165 metri verso nord, non sarà più necessario spostare il rio Lavisotto. Inoltre, il censimento fatto sul territorio, ha permesso di trovare siti per il deposito temporaneo del materiale di scavo alternativi all'ex Sloi e, pare, anche all'area ex Sequenza a sud. **Do. S.**