

BYPASS E VELENI. La Rete dei Cittadini in disaccordo con Filippin e Facchin: grazie ai 2 milioni da Roma si testerà un lotto fino a oggi ignorato

«Trento Nord: mai fatte analisi sotto i binari e il Lavisotto»

LUCA MARSILLI

TRENTO. Due milioni, uno sul 2023 e uno sul 2024, per fare ulteriori analisi sui terreni di Trento Nord, arre ex Sloi e ex Carbochimica. Per il consigliere comunale Filippin, un modo per prendere altro tempo senza affrontare il problema vero: la bonifica. Per l'assessore Facchin un supplemento di indagine che non può che essere utile, per aggiornare la conoscenza del sottosuolo e per estendere gli esami oltre l'area strettamente interessata dal

futuro bypass ferroviario.

Paolo Zadra, portavoce della Rete dei cittadini, smentisce categoricamente le letture di entrambi. «In verità - dice Zadra - è vero l'opposto: le analisi compiute 20 anni fa interessavano le due aree distinte ex Sloi e ex Carbochimica. Ma nessuno ha mai indagato il sottosuolo tra le due ex industrie: la fascia con binari e Lavisotto che è proprio quella dove si scaverebbe per il bypass. E l'emendamento Ferrari Cattoi - del quale non possiamo che essere felici - questo finanzia: una analisi di terreni fino a oggi mai

indagati. I risultati sono assolutamente decisivi: se, come siamo certi, anche quei terreni si riveleranno inquinati andranno aggiunti tempi e costi di bonifica che oggi non sono minimamente previsti nel progetto di Rfi. Quindi ben venga lo studio, che conferma un'altra cosa che diciamo da sempre: il progetto redatto in fretta e furia manca di elementi fondamentali di conoscenza delle condizioni dell'area dove si dovrebbe scavare fino a 21 metri di profondità. Dati indispensabili che andavano acquisiti prima di decidere, non certo adesso».



Tra l'area ex Sloi e quella ex Carbochimica una fascia con i binari: terreno mai oggetto di analisi chimiche

Soddisfatto. Claudio Geat è sicuro: si troverà piombo tetraetile ovunque

«Una svolta: il progetto Rfi adesso è condannato»

TRENTO. «Benvenga l'emendamento Ferrari e Cattoi! Renderà ufficiale quello che fino a oggi tutti fingono di ignorare: che anche sotto i vecchi binari e sotto il Lavisotto ci sono piombo e piombo tetraetile. Serviranno analisi accurate e poi una bonifica delicatissima e costosa, non certo la scarifica con conferimento del terreno in una discarica per inerti che immagina Rfi. Tempo e soldi che non sono affatto compatibili con la realizzazione della circonvallazione ferroviaria entro la data prescritta dal Pnrr. In altre parole, con l'emendamento Ferrari e Cattoi si è di fatto condannato il progetto di bypass».

Il consigliere circoscrizionale Claudio Geat è da sempre in prima linea nel contrastare il progetto di circonvallazione ferroviaria come sostenuto da Rfi. Ora è convinto di avere trovato un alleato decisivo dove forse non lo sperava. «Come circoscrizione - spiega - abbiamo chiesto e ottenuto i risultati delle analisi del 2005. Non sono le decine di migliaia di analisi di cui parla Filippin, ma una mappatura abbastanza dettagliata delle aree ex Sloi e ex Carbochimica. Nulla per la fascia che le divide: ci passano binari e Lavisotto e si è sempre finto di credere che potesse non essere contaminata. Però c'è almeno un campione di terreno ex Carbochimica che presenta contaminazione da piombo e piombo tetraetile: inquinanti che possono venire solo dalla vicina area Sloi. La falda acquifera in quella zona si muove in direzione sud est: dalla Sloi verso la Carbochimica, appunto. E se si è trovato piombo tetraetile in una fascia di sottosuolo alta parecchi metri, con la massima concentrazione attorno ai 9 metri di profondità, può significa-

re solo che ce l'ha portato la falda. Passando sotto binari e Lavisotto: è inevitabile che anche quella porzione di terreno sia inquinata. È una deduzione, ma è l'unica possibile: bastava leggere in modo razionale il risultato delle analisi. Si è scelto di non farlo e di andare avanti fingendo di pensare che gli inquinanti rispettino i confini delle particelle catastali. Adesso le analisi finanziate da Roma faranno giustizia di quella ipocrisia. Non si potrà più ignorare la realtà nascondendosi dietro un dito».

Il finanziamento è di due milioni, spalmati su due anni. Il problema è che si tratta di indagini che devono precedere qualsiasi scavo. E che entro il 2.026 l'intera circonvallazione dovrebbe essere finita.

«Già nei mesi scorsi era assolutamente irrealistico pensare di riuscirci. Ora con questo ulteriore appesantimento dei tempi, lo diventa ancora di più. Non c'è nessuna possibilità di completare l'opera nei tempi previsti dal Pnrr. Ora dicono che arriverà una proroga: al momento, non l'hanno avuta. E non so quanto si possa sperare di avere una dilazione dei tempi di anni, quelli che servirebbero. Perché se l'Europa può anche chiudere un occhio su 6 mesi in più, un raddoppio dei tempi previsti non può andar bene. E di questo parliamo. E poi, comunque, c'è il problema dei costi. Sono già lievitati di un terzo rispetto alle previsioni di due anni fa e il Governo inizia a dire che bisognerà "rimodulare" il Pnrr. Significa scegliere cosa realizzare e cosa no. È un progetto rischioso e irrealizzabile in tempi ragionevoli come quello della circonvallazione ferroviaria di Trento, mi sembra un candidato perfetto per la cancellazione a favore di altri più realistici».



Claudio Geat

«Le analisi del 2005 avevano trovato veleni della Sloi anche nei terreni di Carbochimica»

«Vuol dire che sono in falda e anche la porzione dei binari è contaminata»
Claudio Geat

Il sindaco. Franco Ianeselli guarda avanti, a esproprio e nuova caserma

«L'obiettivo è la bonifica ma i privati non la faranno»

TRENTO. «Possiamo dircelo chiaramente: non era questo supplemento di indagini l'obiettivo di Sara Ferrari. La richiesta originaria nel suo emendamento era di 50 milioni per la bonifica dell'area. Perché non è vero che la bonifica sia impossibile: è laboriosa e costosa, ma i modi e le tecnologie per farla, e farla in sicurezza, ci sono. Solo che quei 50 milioni non c'erano e la mediazione parlamentare ha portato, alla fine, ai 2 milioni, spalmati sui bilanci di due anni, destinati all'analisi del terreno. Non sarà risolutivo come sarebbe stata la bonifica, ma nemmeno mi sento di dire che siano soldi e tempo sprecato: in 20 anni le cose possono anche cambiare, in meglio o in peggio. Gli inquinanti possono muoversi, per esempio. Sono risorse inattese che non vengono dal bilancio di Trento o della Provincia: non possiamo che esserne soddisfatti. Anche perché sono un primo atto di presa in carico da parte di Roma di un problema che ha dimensioni tali da non essere affrontabile con le sole risorse locali».

Il sindaco Franco Ianeselli è sostanzialmente della stessa opinione del suo assessore, Facchin. Ma guarda oltre: al futuro dell'area ex Sloi e ex Carbochimica. Che in gran parte prescinde dalla realizzazione della circonvallazione ferroviaria. «Sarebbe sciocco - dice Ianeselli - pensare che quei soldi servano a Rfi per fare a spese altrui esami che avrebbe dovuto fare comunque: il progetto di circonvallazione ha una dimensione di 1.300 milioni, è abbastanza chiaro che due non fanno la differenza. La possono fare per noi, perché porteranno elementi di conoscenza in più sulla reale situazione del sottosuolo in aree che sappiamo inquinate,

ma il cui stato va definito fino al dettaglio per poter immaginare una bonifica complessiva che è ineludibile: si può rimandare, ma pensare di non farla no».

È quello che secondo la vecchia prospettiva, avrebbero dovuto fare i privati. «Sì - risponde il sindaco - in cambio di cubature importanti. Ma se fino a oggi e per 20 anni non lo hanno fatto, significa che le condizioni non sono tali da far considerare l'affare vantaggioso. Per questo con il protocollo del luglio scorso abbiamo cambiato in qualche modo regole di ingaggio e prospettiva. Ipotizzando che l'area sia destinata a pubblica utilità - la caserma dei pompieri è l'ipotesi più concreta - e che quindi si possa procedere espropriandola. A quel punto sarebbe l'ente pubblico a farsi carico della bonifica. Con soldi che non potranno che arrivare dal Governo nazionale: si parla di 50 milioni, appunto, una somma che va oltre le nostre possibilità. E di un sito che è considerato tra le emergenze ambientali nazionali. Quindi non è folle pensare che possa pagare la bonifica».

Quindi, in conclusione, ben vengano le nuove analisi? «Sì, come ulteriore affinamento, come aggiornamento della conoscenza del sottosuolo di quell'area. Ma è importante che non passi l'idea che solo grazie a questi soldi, arrivati in modo un po' inatteso da Roma, si faranno analisi sull'area di futuro cantiere che erano comunque indispensabili e doverose. Rfi prevedeva di farle e le avrebbe fatte comunque. Noi avremo preteso che l'area fosse indagata fino in fondo, prima di aprire un cantiere. Chiarito questo, comunque, sono esami importanti perché contribuiranno a definire il futuro di quell'area, qualunque esso alla fine sarà».



Franco Ianeselli

«Bene che Roma inizi a ragionare su quell'area: noi non avremo mai i soldi per risanarla»

«Sara Ferrari chiedeva 50 milioni, ma di più per ora non si è potuto avere»
Franco Ianeselli