

## BYPASS



L'Osservatorio pubblica i dati dei monitoraggi fatti prima dei lavori

## Rfi non ha ancora presentato il piano di scavi per la caratterizzazione

Meglio chiarire: il monitoraggio di cui scriviamo sotto non c'entra nulla con le analisi chieste dalla procura e sull'area sequestrata (nella foto: una fascia di un ettaro, 250 metri a sud e 50 metri a nord della rotatoria di Nassirya). Il piano di caratterizzazione di quell'area, ma anche il piano di sondaggi più ampio sullo scalo Filzi, deve ancora essere approvato: a dare il via libera

sarà Appa. Per ora c'è stato un primo confronto, la settimana scorsa, tra i tecnici Rfi e Italferr e Appa, in cui il colosso delle ferrovie ha presentato una prima proposta. Quella è la base di partenza, a cui Appa ha chiesto di fare dei correttivi. A fronte proprio di quel primo confronto ora si è in attesa del piano di scavi, che Rfi proporrà ad Appa. Sarà il momento in cui si capirà,

banalizzando moltissimo, quanti buchi nel terreno verranno fatti e a che distanza l'uno dall'altro e a che profondità, per avere un'idea precisa di quanto sia inquinato il terreno sotto i binari e nell'area dello scalo Filzi. Ragionevolmente si andrà a dopo il 20 agosto, con analisi a settembre: il cantiere al momento è concentrato sul lato est di via Brennero.

# Inquinanti oltre i limiti nei sondaggi

## Piombo, benzene, ferro ma anche solfati e nitriti

FRANCO GOTTARDI

Ci sono macchie rosse nelle tabelle che riassumono i risultati dei monitoraggi delle acque sotterranee commissionati da Rfi Italferr. In rosso sono segnati su quelle tabelle gli sfioramenti delle varie sostanze chimiche trovate nel sottosuolo rispetto ai limiti di concentrazione fissati dal decreto legislativo 152 del 2006 e in particolare dalla tabella B. I rilievi sono stati effettuati in marzo e ripetuti a fine maggio in dieci punti che compongono la rete di monitoraggio tramite piezometri, punti scelti nelle zone interessate alla realizzazione delle gallerie, alle aree di cantiere e a zone soggette a movimenti terra nell'ambito del progetto di circoscrizione ferroviaria. Sono i risultati di una campagna trimestrale che la società che ha commissionato l'opera si è impegnata a fare. I primi rilievi sono stati effettuati nel mese di marzo e con questa seconda campagna di maggio vanno a comporre i risultati che riguardano il monitoraggio ante operam, effettuato a bocce ferme allo scopo di descrivere lo stato ambientale esistente prima dell'inizio delle lavorazioni, in modo da dare un riferimento per valutare eventuali variazioni che potrebbero insorgere in corso d'opera o anche a seguito dell'entrata in esercizio della nuova tratta ferroviaria.

I monitoraggi sono di cinque tipi e riguardano le acque sotterranee, le acque di superficie, il rumore, la qualità dell'aria e il suolo. Come prevede il Protocollo istitutivo dell'Osservatorio per l'ambiente e per la sicurezza sul lavoro del bypass ferroviario i cinque report relativi ai rilievi ante operam sono stati consegnati da Rfi verso fine luglio e sono stati resi noti ieri dall'Osservatorio. Documenti corposi, in alcuni passaggi piuttosto tecnici, ma che presentano in particolare sfioramenti rispetto ai parametri sia per quanto riguarda i dati chimici nelle acque sotterranee che rispetto al rumore (vedi articolo a fianco). I rilievi dei corsi d'acqua

sotterranei sono stati effettuati a varie profondità, quattro nella zona di Mattarello e sei a Trento Nord. E se a Mattarello non risultano sfioramenti a Trento Nord sì. Quelli relativi ai prelievi effettuati in marzo in particolare mostrano in un caso il superamento del parametro del piombo, inquinante tipico dell'ex Sloi, trovato a 13,3 metri di profondità con una concentrazione di 72 microgrammi per litro rispetto a un limite di legge fissato a 50. Nello stesso prelievo c'era una concentrazione di ferro alle stelle, ben 4.200 microgrammi per litro rispetto a un parametro limite di 200. Ma i valori nell'acqua sotterranea non sono evidentemente costanti perché con lo stesso piezometro alla stessa profondità due mesi dopo il piombo era rientrato nei limiti mentre il ferro era sceso a 770 microgrammi per litro.

Un altro prelievo fatto a marzo a Trento Nord, questa volta a una profondità di appena 7 metri e 70 centimetri, mostrava una presenza di composti organici aromatici oltre i limiti di legge. In particolare benzene, con una concentrazione di 19,7 microgrammi per litro rispetto al limite di 1, e para-xilene con una concentrazione di 13,7 microgrammi, poco oltre il limite di 10. Anche in questo caso a maggio queste sostanze erano rientrate nei limiti mentre era comparsa una quantità di solfati, 292 microgrammi per litro, leggermente superiore al limite di 250. In maggio nel piezometro numero 5, sempre a Trento Nord, erano fuori parametro oltre al ferro anche i nitriti con un valore di ben 6.500 microgrammi per litro rispetto al limite di 500.

«Trattandosi di dati riferiti allo stato qualitativo dell'ambiente idrico sotterraneo prima dell'avvio del cantiere - commenta Italferr nella relazione - gli stessi non sono riconducibili alle lavorazioni previste dal progetto». Ciò che non è specificato è che il progetto esecutivo dovrà prevedere un'attenta campagna di monitoraggio e bonifica di queste zone.



Nei sondaggi effettuati a Trento Nord prima di aprire il cantiere sono stati trovate nelle acque sotterranee sostanze inquinanti in qualche caso con concentrazioni superiori ai simili di legge. Un riscontro che non desta particolare sorpresa visto che si sa da trent'anni che una vasta zona è stata compromessa dalle infiltrazioni

### Inquinamento acustico

Nelle zone residenziali di Mattarello e Roncafert decibel in eccesso giorno e notte

## Soglie di rumore già superate



I livelli acustici più alti a Roncafert

Le cattive notizie relativamente all'impatto ambientale che potranno avere le opere di realizzazione della circoscrizione ferroviaria arrivano dal monitoraggio sui rumori; non solo e non tanto per quello che potrà avvenire durante il cantiere e poi col passaggio di treni merci più lunghi e pesanti degli attuali, ma perché i presumibili impatti andranno ad aggiungersi ad una situazione già in parte compromessa. I monitoraggi ambientali ante operam, effettuati tutti tra il 10 e il 18 gennaio scorsi, mostrano infatti sfioramenti generalizzati sia nella fascia diurna che in quella notturna rispetto ai limiti di legge e al Piano acustico comunale. In particolare i limiti, che variano a seconda che si tratti di zone residenziali o industriali, sono stati superati nei punti di immissione, cioè nelle misurazioni effettuate dalla parte dei recettori, abitazioni o altro, mentre più limitati e riferiti solo alla fascia notturna sono gli sfioramenti misurati a livello di emissione di rumore nelle zone dove passerà il futuro traffico ferroviario.

Andando nel dettaglio sono state effettuate sette misurazioni di tipo RUC, cioè presso ricettori localizzati nelle future aree di cantiere, e quattro di tipo RUF, presso la ferrovia attuale o futura. In due casi invece le misurazioni previste non sono state effettuate per il

mancato permesso rilasciato dai privati proprietari.

La situazione peggiore in termini assoluti è quella monitorata in località Roncafert, al civico 42, all'altezza dell'interporto doganale, con una media diurna di 70,7 decibel e una notturna di 60,3 rispetto a limiti fissati rispettivamente a 65 e 55. Male anche a Mattarello, in particolare in zona residenziale all'altezza del civico 3 di via Nazionale dove a fronte di un limite notturno di 50 decibel è stato misurato un livello medio di 69,8 con picchi di 70 decibel. Leggermente più bassi (69,6 e 69,5) i valori diurna quando il limite di zona si attesta invece sui 60 decibel. Un po' migliore è la situazione riscontrata al 77 di via Nazionale, dove comunque sono stati superati i limiti diurna e notturni. I parametri sono ancora più restrittivi in zona scolastica e i rilievi effettuati in via Schmid 4, nel quartiere di Cristo Re, danno 63,1 decibel di media diurna rispetto alla soglia di 55 e 59,4 di notte quando la soglia è fissata a 46 decibel. Dentro i parametri invece i rilievi in via Brennero 136 e in via Lavisotto 20.

Quanto ai RUF rilevati per valutare la futura incidenza del traffico ferroviario gli sfioramenti notturni registrati a Mattarello sono da ascrivere per ora al traffico stradale.