

Capoluogo

Bypass, le tre vie per la bonifica

Progetto esecutivo entro fine mese

Nuovo vertice con la Procura, presentati i dati sui carotaggi. Si studia un cronoprogramma

TRENTO Il progetto esecutivo sarà pronto entro fine mese, poi dovrà essere approvato da una commissione di Rfi. La assicurazione è arrivata direttamente dal Consorzio Tridentum, incaricato della realizzazione del bypass ferroviario, venerdì pomeriggio nel corso del nuovo vertice operativo, convocato dal procuratore Sandro Raimondi, che si è svolto presso gli uffici dei carabinieri del Noe.

L'incontro — al quale hanno partecipato i due pm Davide Ognibene e Alessandro Clemente, il consulente della Procura i tecnici di Appa, con il nuovo dirigente generale Romano Masè, il comandante del Noe di Trento, Renato Ianniello e il tenente colonnello Enrico Risottino, che guida il gruppo interregionale di tutela ambientale dell'Arma — era propedeutico alla preparazione di un piano per stabilire tempi e interventi. A partire dalle bonifiche, necessarie per ottenere il via libera agli scavi. Sono tre le ipotesi sul tavolo: la prima riguarda il solo tracciato interessato dalla circoscrizione ferroviaria, mentre la seconda prevede una bonifica allargata e comprensiva delle aree che lambiscono il percorso interessato dal bypass. Opzione, questa, da privilegiare alla luce dei risultati dei carotaggi, che hanno evidenziato un'espansione delle sostanze inquinanti, in particolare idrocarburi. Poi c'è una terza via che prevede la bonifica anche dei Sin, i due ex siti industriali Soli e Carbochimica (attualmente sotto sequestro) utilizzando soldi pubblici, ma servirebbe molto più tempo. Tempo che Rfi non si può permettere e neppure la città. «L'opera è strategica per il futuro del capoluogo», ha ribadito in più occasioni il sindaco Franco Ianeselli e Trento non si può certo permettere di restare anni con un cantiere aperto che taglia in due la città.

La riunione di coordinamento è stata utile anche ad analizzare i report ambientali stilati da Appa e dal colosso ferroviario. Gli ingegneri e i consulenti di Rfi e del Consorzio Tridentum hanno illustrato ai magistrati i risultati dei sondaggi effettuati, non solo nell'area del cantiere posta sotto sequestro su richiesta della Procura, che sorge tra il ponte di Nassiriya e il rio Lavisotto, circa 300 metri lineari di sedime dove è stata rilevata la presenza di idrocarburi oltre i limiti, ma anche nei pressi dello scalo Filzi e in via Brennero.

I risultati dei sondaggi commissionati da Rfi e Italferr sono analoghi a quelli dell'Agenzia provinciale per l'ambiente e hanno evidenziato, come era già emerso, la presenza di idrocarburi oltre i limiti. Ma a preoccupare è soprattutto il piombo tetraetile dei due ex siti industriali, per questo sono ancora in corso



Nel cantiere Il sopralluogo dei carabinieri del Noe e dei tecnici di Appa nell'area posta sotto sequestro

approfondimenti nelle due aree. Inquinante molto pericoloso, il piombo non è però presente nel terreno dello scalo Filzi come hanno confermato le analisi di Appa. «Complessivamente — ha assicurato la Provincia attraverso una nota — la zona dello scalo mostra la presenza di un fondo naturale di alcuni metalli caratteristici della zona influenzata dalle mineralizzazioni del monte Calisio e limitatamente ad alcuni punti». Una contaminazione dovuta principalmente a «composti idrocarburi». L'area sarà comunque bonificata da Rfi per la prosecuzione dei lavori, mentre nella parte in roccia, nella zona di fronte allo Scalo Filzi le trivellazioni possono già



partire perché non è risultata inquinata. I carotaggi hanno permesso la mappatura di tutta l'area e quindi ora si può procedere più spediti. La Procura, però, vuole avere un quadro il più chiaro possibile ai fini dell'inchiesta e soprattutto a tutela dei cittadini e dei lavoratori impegnati nella realizzazione del bypass. Per i magistrati è infatti prioritario avere il progetto esecutivo al fine di capire quali tutele verranno adottate, il percorso e quali interventi. A livello di tempistica, anche se il bypass ferroviario è stato depennato dai progetti del Pnrr e non c'è più l'urgenza di completare l'opera entro il 2026, l'obiettivo è far arrivare le frese già questo mese o al massimo ad aprile. Per quanto riguarda il progetto esecutivo si stima che, nell'ipotesi migliore, verrà validato entro quattro mesi.

L'affondo dei No Tav

Dai comitati dubbi sui sondaggi e sulla discarica di Canal S. Bovo

I dubbi riguardano i risultati diffusi in questi giorni relativi alle analisi condotte all'ex Scalo Filzi. Ma non solo: Elio Bonfanti (No Tav) punta il dito sui prelievi sull'acqua di falda. E rilancia: «I risultati non ci sono ancora, quindi i dati disponibili sono parziali». Mentre proseguono le attività in vista dei cantieri della circoscrizione, il portavoce dei No Tav conferma dunque la preoccupazione. Analizzando i risultati dei sondaggi effettuati allo Scalo Filzi, che confermano la presenza di idrocarburi. «Il modo in cui è stata effettuata la caratterizzazione è però molto strano» obietta Bonfanti. Che mette mano ai numeri: «Si parla di 244 campioni, di cui 71 validati. Ma andava fatta una campagna diversa, con trenta prelievi per ogni carotaggio». Un metodo che avrebbe portato, secondo il portavoce dei No Tav, a numeri molto diversi: non 244 prelievi, ma 1.530. «La loro analisi — prosegue Bonfanti — non è stata fatta per individuare l'estensione dell'inquinamento. Ma si è focalizzata solo nella parte dove l'inquinamento c'è». Segno questo, secondo il portavoce dei comitati, di un pregiudizio preciso: «La realtà è che non si vuole bonificare tutta l'area». C'è poi la questione dell'acqua di falda. «La cui situazione — è l'accusa — sembra oggi non interessare. Ma non considerare questo aspetto è pericoloso». Anche perché «i due muri che

saranno realizzati con lo scavo modificheranno la situazione attuale». Con il rischio «di inquinare un'area ancora più ampia, che dai Solteri va verso Gardolo». «Ci stanno raccontando — tuona Bonfanti — bugie senza senso: hanno raccolto i dati in modo da garantirsi la possibilità di andare avanti con il progetto, non per evitare un disastro ambientale in città». Un affondo che non risparmia il sindaco Franco Ianeselli: «Tra un anno si vota. E presentarsi agli elettori con l'opera ferma o non realizzata non è certo un bel biglietto da visita per lui».

Ma c'è anche un'altra preoccupazione. E riguarda i terreni inquinati. «A novembre — spiega Bonfanti — il presidente di Confindustria Fausto Manzana, insieme a Renzo Cescato, Silvano Paoli, Lino e Daniele Orler, ha acquisito la discarica di Ponte di Ronco a Canal San Bovo». L'unica discarica, dice il No Tav, «che può ospitare qualsiasi tipo di rifiuto, piombo escluso». Una possibilità confermata anche nella valutazione tecnica ed economica della discarica: «Attualmente — si legge — sul territorio provinciale non vi sono discariche con caratteristiche costruttive e autorizzative analoghe». Un passaggio che allarma i comitati in vista dell'avvio dei lavori.



Critico Elio Bonfanti

Dafne Roat

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ma. Gio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA