

Primo piano



Bypass, su Sloi e Carbochimica sottopasssi e 200 metri di binari

Il passaggio della ferrovia attraverso le aree inquinate Rfi: cantiere confinato e bonifica fino alla falda Appa: il 5% di emissioni all'esterno non è un rischio

di **Francesco Terrieri**

La realizzazione del sottopasso pedonale al chilometro 12 e 760 metri e la variante alla linea ferroviaria storica per 195 metri interferiranno con l'area contaminata ex Sloi. Tra le opere della nuova circonvallazione ferroviaria che invece incroceranno l'area ex Carbochimica c'è lo spostamento del canale Lavisotto, il sottopasso ferroviario e il sottopasso pedonale, la realizzazione di 200 metri della variante della linea circonvallazione e la sua predisposizione per il raddoppio della linea Trento-Malè. Il sito contaminato, e in via di bonifica, delle rogge demaniali interferisce con la nuova ferrovia per un sottopasso pedonale e per 100 metri della variante della linea storica. Lo spostamento del Lavisotto, inoltre, incrocerà aree vicine come la ex Euomix, dove ora c'è la Lidl, che però non è un

sito contaminato. Il quadro delle interferenze dell'opera ferroviaria con il Sito di interesse nazionale Trento nord è riportato nella relazione di **Italferr**, la società di progetto di Ferrovie dello Stato, sul Piano di utilizzo dei materiali di scavo, depositata a fine dicembre per la Valutazione di impatto ambientale presso il **Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica**.

Il cantiere confinato

I dettagli dell'incrocio dell'opera con le aree inquinate Sloi e Carbochimica rafforzano l'indicazione emersa nella seduta straordinaria del Consiglio comunale di Trento, dove i tecnici di **Rete Ferroviaria Italiana** (Rfi), di **Appa**, l'Agenzia provinciale per l'ambiente, e dell'**Università di Roma Tor Vergata** hanno motivato la scelta, per l'area di cantiere che attraversa il Sito inquinato, di una struttura di confinamento delle aree di scavo, un cantiere chiuso in una tensostruttura con sistemi di filtraggio dell'aria analogo a quello



Il rapporto Italferr sui materiali di scavo, al Ministero dell'ambiente per la valutazione di impatto, dà il dettaglio delle interferenze tra lavori e Sito inquinato

già operante per la bonifica delle rogge. La misura era stata chiesta dalla Provincia e dall'Appa ancora a febbraio 2022, tra le osservazioni critiche al progetto presentato allora da Rfi.

Il Consorzio Tridentum

«Per le caratteristiche dei contaminanti, in analogia a quanto previsto dal progetto di bonifica delle rogge demaniali - scriveva Piazza Dante - dovrà essere previsto che le attività di scavo di

questi terreni avvengano in ambiente confinato all'interno di una struttura dotata di idoneo impianto di aspirazione e filtraggio dell'aria, tamponamenti laterali con una porta ad impacchettamento rapido per l'entrata e l'uscita dei mezzi o comunque presidi di analoga natura». Italferr ha quindi presentato uno schema esemplificativo di cantiere confinato, partendo dal tipo di strutture utilizzate nella bonifica delle rogge, che dovrà essere dettagliato dall'appaltatore. Dopo l'aggiudicazione di un mese fa, il raggruppamento di imprese che realizzerà l'opera è il **Consorzio Tridentum**, costituito formalmente il 2 marzo scorso tra **Webuild Italia**, la ex Salini-Impregilo, con il 51% delle quote, **Seli Overseas**, controllata dalla stessa Webuild, col 4%, la romana **Ghella** col 35% e la trentina **Collini Lavori** col 10%, presente nel consiglio dei rappresentanti con **Sergio Collini**.

Il 5% è o non è un rischio?

Nella relazione presentata dai tecnici in Consiglio e in particolare dal professor **Iason Verginelli** dell'Università Tor Vergata, si spiega che con la struttura chiusa le emissioni di inquinanti all'esterno vengono abbattute del 90-95%, potenzialmente anche di più, mentre all'interno della tensostruttura per ora siamo al 75-80%, ma il dato è migliorabile con le misure di mitigazione previste nel cantiere per l'abbattimento delle polveri. Resta quindi un margine di emissioni del 5%, o forse meno, fuori del cantiere e del 20%, da abbassare, all'interno del cantiere. **Appa** e i tecnici di **Rfi** precisano che questo 5% non è una quota di rischio per la popolazione, perché le misurazioni delle emissioni fatte dai cantieri pilota danno concentrazioni di inquinanti fuori dell'ambiente confinato molto basse. Per quanto riguarda l'interno del cantiere, l'80% dei parametri è inferiore ai valori limite di esposizione professionale, il resto va migliorato per evitare rischi per i lavoratori. Le elaborazioni del software



Il Consorzio Webuild con Collini, vincitore dell'appalto, lavorerà in tensostruttura con filtri Tor Vergata: emissioni su area vasta più alte di quelle dello scavo pilota

RemChem del Laboratorio di ingegneria ambientale di Tor Vergata, anch'esse presentate l'altro ieri, hanno preso i dati del cantiere pilota e li hanno proiettati su area vasta. Verginelli ha detto che le concentrazioni incrementali su area vasta sono coerenti con le misurazioni fatte, sebbene superiori anche di ordini di grandezza rispetto al cantiere pilota.

Rfi bonifica l'impronta

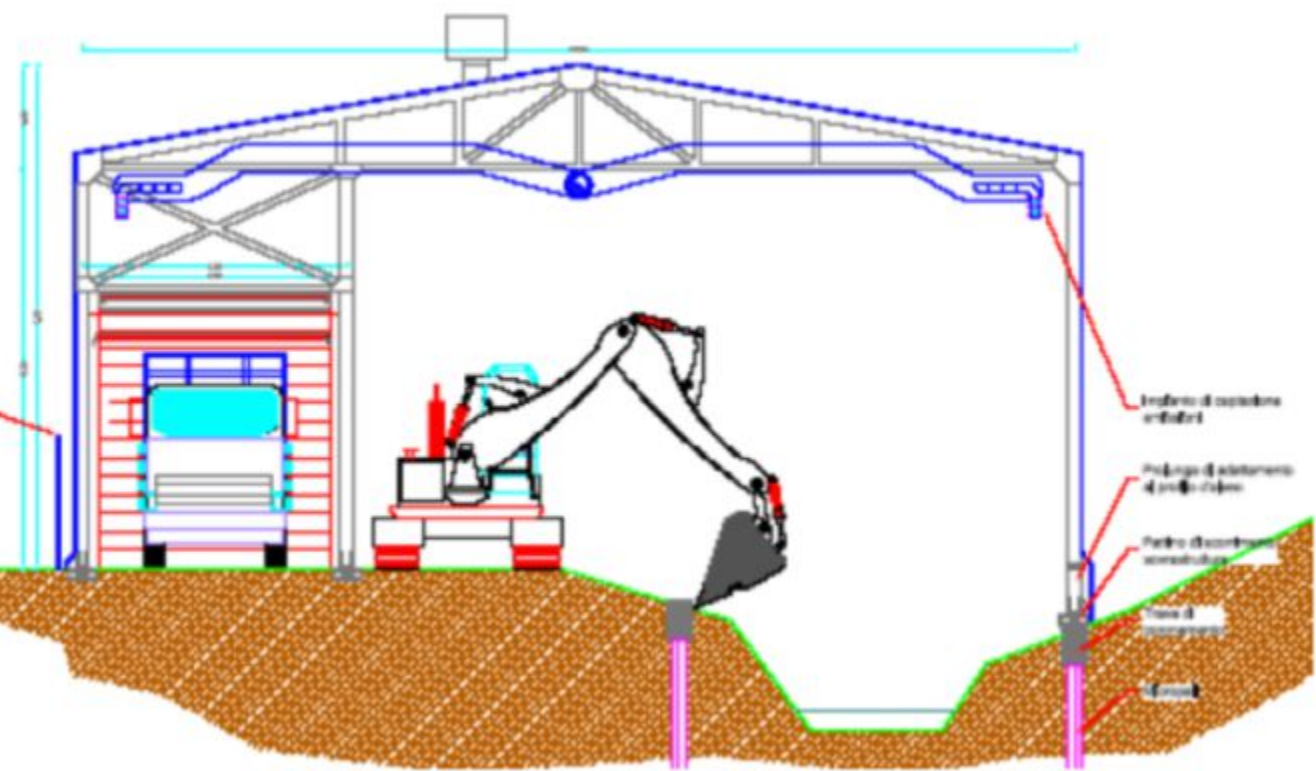
Nel suo intervento in Consiglio comunale e nelle risposte alle domande dei consiglieri, il responsabile di progetto di Rfi **Damiano Beschin** ha ricordato che il cantiere nelle aree inquinate sarà confinato, che è previsto un continuo monitoraggio ambientale anche per la salute e la sicurezza dei lavoratori e, soprattutto, che «l'impronta definitiva della ferrovia sarà bonificata», con la successiva precisazione che la bonifica non sarà superficiale ma arriverà alla falda. Per quanto riguarda l'ulteriore piano di indagine, finanziato dai 2 milioni di euro ottenuti in sede di legge finanziaria dalle deputate **Sara Ferrari** e **Vanessa Cattoi**, Beschin ha precisato che «Rfi e Italferr hanno fatto una prima proposta e stamattina (martedì mattina ndr) abbiamo fatto un sopralluogo sulle aree per definire i punti di monitoraggio».

Ad Ala 200mila metri cubi

Il Piano di Italferr in valutazione al Ministero dell'ambiente è dedicato alla gestione e alla destinazione dei materiali di scavo del bypass.



Aree inquinate
La linea ferroviaria attuale passa tra l'area ex Sloi, qui a sinistra, e la Carbochimica. In questa zona sono previsti nuovi sottopassi e binari. Sotto, lo schema del cantiere confinato



L'intera opera produrrà, dice la relazione, 2 milioni 181mila metri cubi di terra e roccia. Di essi, il grosso, 1 milione 563mila metri cubi, deriva dallo scavo delle gallerie naturali, 233mila metri cubi dalle gallerie artificiali, 274mila metri cubi dalle trincee e, tra l'altro, 47.846 metri cubi del canale Lavisotto. Oltre 67mila metri cubi saranno riutilizzati all'interno, il resto all'esterno. Sul totale, 374.558 metri cubi derivano dalle opere anticipate, quelle che cominciano tra poche settimane. Per smaltire il materiale, sono state chieste manifestazioni di interesse a ditte che gestiscono cave. Sono arrivate quasi tutte proposte dalla provincia di Verona, tranne quella dell'impresa **Chizzola Armando Inerti Scavi** di Ala, che si rende disponibile a ricevere 200mila metri cubi di materiali di scavo nella cava di Chiesurone, per riempirne i vuoti. Una destinazione analoga, per volumi molto maggiori, è stata di recente individuata nella discarica dismessa di Sardinia.

“
Dall'opera prodotti oltre 2 milioni di metri cubi di terra e roccia, 47mila dal Lavisotto. Ditta di Ala si fa avanti per riceverne 200.000 nella cava di Chiesurone

Trasporti, rumori, vibrazioni
Il Comitato mobilità sostenibile Trentino «Ing. Alberto Baccega», in collaborazione con gli altri comitati che si oppongono alla realizzazione del progetto bypass, ha elaborato un dossier rischi relativi a trasporto delle merci pericolose, rumore e vibrazioni. Nel documento sono contenute domande da porre all'Osservatorio per l'ambiente e la sicurezza del

lavoro, di recente istituito da Provincia, Comune di Trento e Rfi. Si va dai treni merci che passeranno a regime e i materiali che trasporteranno, al rumore, per il quale Rfi ha previsto l'installazione di 3 chilometri di barriere antirumore alte da 2,98 a 9,25 metri. Il dossier esamina il rischio vibrazioni nello scavo delle gallerie, che richiederà l'impiego di frese di grandi dimensioni. Secondo il Comitato, lo studio Rfi sulle vibrazioni è incompleto. Si ricorda infine che la proposta avanzata da comitati e Rete dei cittadini a favore del bypass in destra Adige avrebbe evitato molte delle criticità emerse. Il Comitato è favorevole al trasferimento del trasporto merci dalla gomma alla rotaia ma la ferrovia dovrebbe essere realizzata salvaguardando la salute e la sicurezza della popolazione e dei lavoratori impegnati per la sua realizzazione. Il dossier sarà presentato sabato mattina al bar stazione della Trento-Malè.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Bypass, Consiglio comunale straordinario Più informazione e più controlli, mozioni a larga maggioranza



Tutti d'accordo sulle iniziative per ricordare i lavoratori e le vittime della Sloi e per intestare ad essi nuovi siti, oltre al giardino di via Maccani, ricordato dall'assessora **Monica Baggia**. L'ordine del giorno del consigliere comunale di Onda **Andrea Maschio** è passato con 31 sì su 31 votanti. Sulle altre mozioni e ordini del giorno del Consiglio comunale straordinario sulla circonvallazione ferroviaria e le aree inquinate di Trento nord ci sono state votazioni incrociate, con la maggioranza che vota la proposta Maschio e lo stesso Maschio e consiglieri di centrodestra che votano ordini del giorno della maggioranza. Alla fine la richiesta diffusa è di più informazioni e più controlli, pur avendo apprezzato in genere i contributi dei tecnici di Rfi, Università Tor Vergata e Appa martedì sera. La mozione Maschio e centrodestra, emendata, ha avuto il sì della giunta e quindi 25 favorevoli su 28 votanti, 2 contrari, 1 astenuto. La mozione con primo

firmatario **Italo Gilmozzi** del Pd ha ricevuto 27 sì su 28. Voto favorevole anche sull'ordine del giorno di **Minella Chilà** del Pd sull'accesso ai fondi agricoli nella zona sud del cantiere bypass, a Mattarello: 27 sì su 32, con 5 astenuti. Eppure le scintille non sono mancate in aula. Dopo il ricordo di **Claudio Taverna**, consigliere comunale dal 1974 al 1988, da parte del presidente del Consiglio **Paolo Piccoli**, è intervenuto Maschio: «Ho ascoltato con favore l'ingegner Beschin di Rfi parlare di bonifica dell'impronta dei lavori fino alla falda e non solo superficiale. Restano però le perplessità sulla mancata indicazione del metodo di bonifica». Tra gli interventi, per **Walter Lenzi** del Pd, dopo le relazioni dei tecnici «siamo tutti più tranquilli». Viceversa, **Giuseppe Filippin** della Lega e **Giuseppe Urbani** di Fratelli d'Italia hanno ricordato le criticità del progetto e i rischi ambientali.

F. Ter.

© RIPRODUZIONE RISERVATA