

DALLA PRIMA PAGINA. Gli inquinanti ci sono e ci sono sempre stati. In più milioni di metri cubi di materiale. Eppure c'era la soluzione: passare in destra Adige

Bypass e veleni, ma siamo sicuri?

LUIGI SARDI



Quel passante ferroviario così com'è stato imposto quasi all'improvviso alla città, ma destinato a durare due o tre secoli, non è un obbligo; invece, citando la lettera di Adele lanes, medico, è obbligatorio tutelare la salute pubblica. Forse ci sarebbero altre soluzioni per tracciare la nuova strada ferrata destinata a collegare i grandi porti del Mare del Nord e il Mediterraneo.

Non sono ovviamente in grado di disquisire su naftalene, fluorene, benzene e via elencando gli altri prodotti chimici che per decenni hanno formato quella bomba ecologica innescata e sepolta nei terreni avvelenati di Trento Nord. Né posso comprendere, e men che meno confutare, la massa di dati sciorinati in maniera autorevole nella recente conferenza stampa organizzata in Provincia che ha avuto un limite: non ha spiegato perché si è scelto quel tracciato, che pare molto invasivo rispetto all'ipotesi di spostare il tutto sulla Destra Adige. Come si ipotizzò negli anni Sessanta quando si propose di portare la stazione ferroviaria all'interno del Dos Trento.

Progetto invasivo, ma anche costosissimo considerando i gravi problemi e la difficoltà di bonificare i terreni in tempi brevi. L'urgenza è davvero palpabile: ma i terreni di Trento Nord e i corsi d'acqua - visto l'andazzo meteorologico divenuta preziosa - furono e sono ancora inquinati, come è stato detto per oltre 40 anni.

Ricordo Enrico Pruner, il fondatore del partito autonomista per eccellenza, fotografare la Sloi che scaricava i liquami del micidiale piombo tetraetile nel rio Armanelli, che poi si getta nell'Adige, definito «una cloaca chimica». Ricordo anche il professor Giuseppe Barbaresi che con Mario Cristofolini, suo collega all'ospedale Santa Chiara, fu tra i primi a studiare le malattie causate dalla Sloi; ricordo il sindaco di Trento Giorgio Tognoni che il 15 luglio del 1978 ordinò la chiusura della Sloi, e Bruno Dorigatti, già presidente del Consiglio provin-



Il cancello di ingresso della Sloi, sbarrato dal giorno dell'incendio del 1978: qui il cartello di protesta durante la manifestazione «C'è vita alla Sloi»



La cisterna e la ciminiera della Sloi, quando era ancora in produzione

ciiale, che bollò le industrie di Trento Nord come una minaccia per la salute.

Poi la Cgil finanziò il lavoro teatrale "Sloi Machine" che turbò Sara Ferrari, oggi deputata, e la Provincia che volle un cortometraggio su quella che venne chiamata la "fabbrica della morte". Poi ci sono gli articoli dei giornali e libri di denuncia mai contestati dai vertici della Sloi, che avevano le carte bollate sempre puntate su

«Ricordo Enrico Pruner fotografare la Sloi che versava piombo nelle rogge»

«30 anni fa si disse che la bonifica era impossibile. Adesso non ci spiegano come fare»



Enrico Pruner, leader autonomista, in una delle sue clamorose proteste

giornali e giornalisti.

Dunque, dal 14 luglio del 1978 - giorno del famoso incendio che poteva trasformarsi in una tragedia più grave dell'orrore del Vajont - sarebbe stata propagata anche dalla magistratura (la prima sentenza risale al 1942 anno di fascismo e di guerra) una sequenza di inesattezze. Insomma, quei terreni di Trento Nord adesso risulterebbero vocati alla coltivazione delle tuberose e qua e là solo ma-

leodoranti. Eppure 30 anni fa si dichiarò che quell'area, oggi asediata da condomini, non si poteva ripulire. O meglio, si doveva chiudere la zona in una cupola ermetica e un gruppo di operai protetti come quelli che eliminano l'amianto avrebbe insaccato in contenitori ermetici tonnellate di terreno per poi caricare il tutto su carri ferroviari, anche quelli sigillati, e trasportarlo nelle saline dismesse della Germania per ficcar-

lo nelle gallerie profonde ottocento metri e lasciarlo lì per l'eternità. Trento si sarebbe liberata dei suoi veleni accumulati dal 1939 e la Germania avrebbe evitato il collasso delle miniere che minacciava i paesi sovrastanti.

Adesso c'è una interrogazione della consigliera Lucia Coppola. È convinta che la progettata circonvallazione ferroviaria preveda lo scavo di oltre due milioni di metri cubi di materiale e ritiene che quelle cataste di roccia e terra conteranno anche additivi chimici, quindi necessiteranno della massima cautela, quindi costosa, nel conferimento in discarica. Ritiene inoltre che «l'intento sia quello di utilizzare l'ex cava di Sardagna nonostante non figuri nel Piano delle discariche provinciali».

Questa ipotesi assai sciagurata preoccupa ovviamente gli abitanti di Sardagna che, come si legge nella citata interrogazione, «vivono con estremo timore la possibilità di assistere ad una replica del conferimento delle sostanze pericolose che dieci anni fa avevano portato alla chiusura della pattumiera dopo che il terreno, utilizzato per anni da una società di credito trentina, venne investito da un'inchiesta della Procura della Repubblica in quanto utilizzata insieme a Cava Zaccan a Marter di Roncegno, per un traffico illegale di rifiuti pericolosi». Fra i materiali inquietanti vennero ritrovate persino sacche di sangue e rifiuti organici ospedalieri.

C'è un altro aspetto. Si ipotizza di conferire altri 800 mila metri cubi di terra e roccia a Mattarello in località Grezzi, mentre una parte sarà trasportata alle Sarche al cementificio con un traffico di autocarri che si suppone notevole.

Infine non si conosce ancora il luogo dove sarà depositato il materiale che verrà asportato dall'area in cui sorgeva la Sloi. Che si suppone contaminato, altrimenti l'attuale proprietario di quel terreno non si sarebbe opposto al carotaggio che ha interessato altri siti vicini agli stabilimenti della Sloi e della Carbochimica.

Tutto questo avviene con una gran fretta e, mi pare, senza aver esaminato altri tracciati lontani dalle zone inquinate, cioè sulla destra Adige, come fu ipotizzato nel primo progetto delle Ferrovie. Tenendo presente che quest'opera la consegneremo alle generazioni che si affaceranno su Trento fra duecento o trecento anni, siamo sicuri di dover lasciare una simile eredità?

Circonvallazione Tav. Il Comitato mobilità sostenibile Trentino presenta il dossier: «Pericoli, rumori e soldi sprecati. L'alternativa esiste»

«È un affare per pochi, tra vibrazioni e abbattimenti»

TRENTO. Tirare il freno d'emergenza. Si fa così, sui treni, quando si vuole evitare il peggio. Il Comitato mobilità sostenibile Trentino (Cmst) ci prova. È un appello a fermare il progetto di bypass ferroviario, un tracciato di 14 km, di cui 12 in galleria a doppia canna voluto da Rfi (Rete ferroviaria italiana), Provincia autonoma e Comune di Trento. Bisogna fare in fretta - dicono i promotori - perché altrimenti i soldi del Pnrr non arrivano, ma la fretta non va d'accordo con le richieste di sicurezza dei cittadini, quelli organizzati in

associazioni e comitati. Il Cmst, per bocca dell'ingegner Enzo Viglietti e di Pina Lopardo, ieri ha esposto, in sintesi, le criticità del piano Rfi: un dossier che, nel dettaglio, spiega quali sono i pericoli di una linea ferroviaria ad alta capacità che attraverserà il capoluogo trasportando sui vagoni tonnellate di merci. «Sull'asse del Brennero - ha detto Viglietti - ogni anno corrono 55 milioni di tonnellate di materiale. Di questi circa 4 milioni di tonnellate sono merci pericolose: parliamo di rischio incendio, esplosione, intossicazione». Varie le questioni

aperte, tra cui quelle della manutenzione del tracciato in tunnel, dei rumori e delle vibrazioni. Vengono citate le normative in vigore che - si dice - rischiano di venire sistematicamente violate. Di rumori e di convivenza con Rfi ne sanno qualcosa gli abitanti di via Lavisotto e via Canestrini.

I rischi - dicono i comitati (all'incontro di ieri alla stazione ferroviaria della Trento-Malé c'era anche Martina Margoni della Rete dei Cittadini) - non sono stati calcolati. E ad oggi non si sa quanto piombo tetraetile si troverà nello scavo, dove poi passeran-



L'ingegner Enzo Viglietti ai microfoni di Trentino Tv

no i binari. E i 2 milioni di euro dell'emendamento Ferrari-Catò sono fermi. Il carico da novanta ce lo ha messo però Michela Bonafini (Comitato via Brennero): «Siamo in tempo per fermare tutto. Basterebbe rinegoziare (l'alternativa è il passaggio in destra Adige). L'Osservatorio ambientale è composto da rappresentanti di Rfi, Provincia e Comune. Quale credibilità può avere?» Il bypass, stando alle previsioni, avrà un costo di un miliardo e 270 milioni. «Un miliardo di ragioni non sembrano bastare contro un miliardo di euro». A.TOM.