

## LA POLEMICA

Il progetto di bypass Rfi-Italferr prevede di asportare nel tratto tra Sloi e Carbochimica 76.000 metri cubi di terreni considerati puliti ma in realtà mai analizzati

NoTav e ambientalisti integrano l'esposto in procura e presentano nuove osservazioni sulla procedura di Via segnalando i rischi dell'uso di esplosivi negli scavi

# «Inquinanti sotto i binari, scavare è un grosso rischio»

Ci sono due aree industriali abbandonate da decenni, con i terreni impregnati di sostanze inquinanti, separate al centro dalla ferrovia. Possibile che sotto i binari il piombo tetraetile della Sloi e gli idrocarburi della Carbochimica non si siano infiltrati? Per esserne certi bisognerebbe probabilmente sondare anche quella fascia di terreno, cosa che nessuno a quanto pare ha fatto. Adesso però il progetto Rfi-Italferr di circoscrizione ferroviaria proprio lì vuole intervenire pesantemente. Siamo nel punto in cui i due nuovi binari riservati ai treni merci, dopo essere sbucati dalla montagna all'altezza dello scalo Filzi, stanno risalendo in superficie lungo un percorso in trincea. Lì in mezzo, tra Sloi e Carbochimica, il progetto prevede di spostare a ovest i due binari attuali e scavare fino a 21 metri portando via qualcosa come 76.000 metri cubi di terra. Il problema, sottolineato da NoTav e associazioni ambientaliste, è che Rfi-Italferr dà per scontato che siano terreni puliti, tanto è vero che si prevede di depositarli in vasche all'aperto all'altezza dello scalo Filzi per la caratterizzazione prima di riciclarli. «Noi diciamo invece che sono evidentemente inquinati e lo dimostra il fatto che in passato tracce di piombo tetraetile prodotto dalla Sloi sono state rinvenute dalla parte della Carbochimica e quindi l'inquinamento non può che essere passato sotto i binari» sostiene Marco Cianci, firmatario assieme a Vanni Ceola dell'esposto che ha fatto aprire un'inchiesta dalla procura, assegnata alla sostituto Alessandra Liverani.

Trattare quei terreni senza le necessarie cautele può essere rischioso e questa è la ragione principale per cui sono state elaborate e depositate 16 pagine di integrazione all'esposto. Le stesse argomentazioni verranno usate anche come osservazioni da inviare al Ministero della transizione ecologica nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale della circoscrizione, i cui termini sono stati riaperti in seguito alle integrazioni chieste dalla Commissione nazionale Pnrr e inviate da Rfi-Italferr. Anche le integrazioni però - fa notare Cianci - dimenticano i terreni sotto i binari e non spiegano come e dove verrà spostata la barriera idraulica che ripulisce l'acqua di falda, attualmente installata nella parte sud della Carbochimica. Esposto e osservazioni tratte-

ranno anche il capitolo dell'utilizzo delle aree di Trento nord come deposito dei terreni di scavo delle gallerie. Secondo NoTav e ambientalisti le integrazioni Italferr, consistenti nell'aggiunta di uno strato di asfalto per evitare che terreni trattati e terreni inquinati vengano a contatto, peggiorerà la situazione perché si tratta di altri rifiuti speciali che poi dovranno essere smaltiti. Ma non c'è solo la zona di Trento nord nel mirino. Franco Tessardi ribadisce i dubbi sui problemi idrogeologici della Marzola, ricordando la presenza di una paleofrana che rischia di essere accelerata dalle lavorazioni. «Italferr ha confermato pubblicamente - spiega - che oltre alle quattro frese userà anche gli esplosivi per creare i 21 collegamenti laterali di sicurezza tra i due tunnel previsti». Inoltre con Elio Bonfanti bolla come «ridicole» le schermature arboree indicate nelle integrazioni progettuali come soluzione del problema della tutela paesaggistica di Villa Bortolazzi ad Acquaviva.

Bonfanti ribadisce anche altri punti critici, le cui soluzioni troppo spesso a suo giudizio vengono rinviate a chi vincerà la gara d'appalto. C'è ad esempio il tema delle «acque aggettate», cioè richiamate nelle zone di scavo e che se mischiate con terre inquinate dovranno essere trattate come rifiuto speciale, facendo schizzare i costi alle stelle. «Sulle vibrazioni - aggiunge - Rfi dice che si sfiorano i limiti ma fa il calcolo considerando l'utilizzo di una sola frese, quando invece saranno due a lavorare in contemporanea da nord e altre due da sud». Nel progetto e nelle integrazioni - fa notare Bonfanti - manca poi qualsiasi accenno ai «camerioni», quegli spazi concordati col Comune come imbocco per il futuro prolungamento delle gallerie verso nord con sbocco a Salorno. Su una sola cosa i NoTav danno atto ai progettisti di aver corretto l'errore: il cronoprogramma non prevede più le opere preparatorie entro l'anno ma, prendendo atto della necessità anche per quelle di una gara europea, le fa scivolare all'anno prossimo, allungando la prospettiva dei lavori a sei anni. «Ma va soprattutto ribadito - chiosa Antonella Valer - che tutto questo lavoro si sta facendo per realizzare un'opera totalmente inutile». Che nella prospettiva NoTav va assolutamente bloccata. F.G.



Antonella Valer indica il punto del tracciato dove verranno scavati i 76.000 m<sup>3</sup> «a rischio» (Pedrotti)



I binari nel tratto tra ex Sloi e ex Carbochimica



Villa Bortolazzi con le protezioni arbore ipotizzate

## IL SINDACO

Si agli approfondimenti, poi avanti con gli espropri per funzioni pubbliche

## «Bloccare tutto è una sconfitta»

Il sindaco Franco Ianeselli non entra in dettagli tecnici che non conosce, come la questione dei 76.000 metri cubi da scavare sotto l'attuale ferrovia tra Sloi e Carbochimica (vedi articolo qui a fianco) ma conviene con la necessità di fare tutti gli approfondimenti e i sondaggi che si ritengono utili. Quello che contesta ai NoTav è però la loro pervicace volontà di bloccare tutto, finendo così per lasciare irrisolto l'annoso problema dei terreni inquinati di Trento Nord.

«Penso - dice - che tutte le attenzioni siano auspicabili. Come noto c'è un intenso lavoro di sondaggi e verifica realizzati sulla base delle indicazioni di Comune e Appa e se serve un approfondimento ulteriore è sempre auspicabile farlo, ma non è che bloccando tutto abbiamo ottenuto un grande risultato per la città perché ci terremmo le aree inquinate, come sono da 45 anni.» Ianeselli e il governatore Fuggati, di fronte alle criticità emerse in particolare dove il progetto di circoscrizione ferroviaria intersecare Sloi e Carbochimica, hanno cerca-



L'area ex Sloi con i punti di sondaggio previsti

re di rilanciare e coinvolgere Rfi per affrontare e cercare di risolvere anche il problema delle bonifiche. Lo schema a cui si sta lavorando, stando agli annunci delle parti in gioco e vista l'inerzia dei proprietari delle aree inquinate, è quello dell'esproprio per funzioni pubbliche. Ianeselli

lo conferma, smentendo le voci secondo le quali Rfi avrebbe intenzione di costituire una società ad hoc coinvolgendo anche i proprietari per poi realizzare una speculazione edilizia. «Onestamente - ribatte il sindaco - di questa cosa non ho mai sentito parlare. Io sono fermo all'e-

sproprio per funzioni pubbliche e stiamo ragionando su quali funzioni abbiano senso in quella zona.»

Secondo Ianeselli dunque lo schermo e la cronologia degli eventi dovrebbe vedere prima la realizzazione dell'intervento lineare di Rfi lungo la direttrice dei binari, poi l'ampliamento della bonifica a tutte le aree a destra e a sinistra della linea ferroviaria.

«Ma prima di fare le cose - aggiunge - facciamo tutti gli approfondimenti del caso perché non vorremmo essere «dilettanti allo sbaraglio» come ci ha bollati Vanni Ceola (avvocato firmatario dell'esposto in procura ndr). Mi pare questo il percorso da fare per la città, dopodiché è auspicabile che cittadini e soggetti preposti portino la massima attenzione per quello che si sta facendo. Capisco meno il gridare al successo se alla fine non si fa niente». Non ho mai negato che la circoscrizione pone delle criticità, ma prelude anche a uno sviluppo positivo come l'interramento della ferrovia e il recupero di aree centrali. Non fare nulla sarebbe una sconfitta per la città.» F.G.