

Ex Sloi | Futuro e passato

Si scaverà in profondità studiando le eventuali esalazioni per poi decidere come gestire l'intervento vero e proprio

Il Comune: «Non c'è alcun ritardo il 16 agosto parte il cantiere pilota»

TRENTO Il progetto di cantiere pilota non è stato bloccato né ritardato: partirà il 16 agosto, come previsto, per concludersi entro fine mese. Lo assicura il comune di Trento, rispondendo alle preoccupazioni dettate dall'opposizione di uno dei proprietari all'ingresso dell'area ex Sloi. «L'opposizione dei proprietari — informa il Comune — non impedisce a Italferr di procedere: la pubblica utilità del progetto consente a Rfi di utilizzare gli strumenti legislativi previsti in questi casi per sbloccare la situazione in tempi brevi». Ovvero l'emissione di un decreto di occupazione temporanea per pubblica utilità. «Italferr — prosegue la nota — potrà iniziare la campagna di monitoraggio finalizzata ad aggiornare i dati relativi ai vapori emessi dai

terreni inquinati (gli ultimi a disposizione risalgono al 2015). Per quanto riguarda il cantiere pilota, si lavorerà a partire dal 16 agosto lungo la roggia degli Armanelli, sul sedime in cui è previsto il passaggio della ferrovia di proprietà di Rfi. Come previsto nella delibera approvata dal Consiglio comunale, gli esperti di Italferr faranno uno scavo monitorando in continuo e in collaborazione con Appa le polveri e le emissioni di gas. I risultati del cantiere pilota saranno importanti per orientare le tecniche e le metodologie che saranno adottate nel futuro cantiere della Circonvallazione ferroviaria a ridosso delle aree inquinate e per garantire così adeguate condizioni di sicurezza sia ai lavoratori che ai residenti». Quindi nessun problema



Già in corso la bonifica del rio Lavisotto

sui tempi, né tantomeno sulla fattibilità di quelle analisi che si rendono indispensabili per avviare in sicurezza i lavori veri e propri. Prima di scavarci bisogna sapere cosa c'è in quei terreni, sicuramente inquinati tanto da essere inseriti nel ristrettissimo elenco (42 in tutto) di siti di interesse nazionale. Il cantiere pilota, simulando in piccolo lo scavo che si replicherà poi a dimensioni di 30 metri di larghezza per 15 di profondità, dovrà permettere di misurare empiricamente se e cosa si rimette in moto e con quali effettivi pericoli. Sapendo che si ragiona di materiali cancerogeni (solventi e idrocarburi policiclici aromatici) quando non immediatamente benefici: il piombo tetraetile, nato come arma chimica, è 30 volte più letale dell'iprite e ne bastano

Inevitabile La ferrovia lambisce l'area ex Sloi e Carbochimica a Trento Nord: la nuova tangenziale ferroviaria, coi binari interrati, è quasi costretta a passare da lì
Foto Loss LaPresse

pochi grammi, inalati, per uccidere un uomo. La speranza ovvia è che gli esami permettano di accertare che esiste un modo per operare senza pericolo per i lavoratori e per la città. Perché se al contrario si dovesse concludere che non si può prescindere da una bonifica totale dell'area prima di scavarci, si aprirebbe una partita enorme, sia per i tempi che per i costi.

«Una stima a braccio — dice Elio Bonfanti, in prima linea contro il progetto di tangenziale ferroviaria — potrebbe essere mezzo miliardo di euro. Somma che si ottiene moltiplicando per 5.000 euro a metro cubo, il costo di smaltimento che si sta pagando per i materiali dragati dal Lavisotto, per i 100 mila metri cubi di terreno inquinato che si dovranno rimuovere. Si

parla di rifiuti molto pericolosi e materiali volatili: significa dover lavorare sotto una copertura stagna per impedire perdite di inquinanti, caricare il materiale su camion altrettanto chiusi che poi lo dovranno portare in luoghi di smaltimento costosi: pare miniere di sale abbandonate e molto profonde in Germania. Le stesse usate per le scorie radioattive». Quindi mezzo miliardo di costi di bonifica e tempi molto lunghi, se si vuole operare in sicurezza. «Diciamo pure che sia il costo che i tempi — conclude Bonfanti — sono del tutto incompatibili col progetto di Rfi. Che nei 900 milioni di spesa prevista, già sottostimati, non ha certo inserito il costo della bonifica dell'area Sloi. Per questo temo che la conclusione obbligata delle verifiche sia che si può procedere «tombando» in qualche modo gli inquinanti e lasciandoli lì. L'alternativa è rinunciare al

La preoccupazione Bonfanti: «L'area va bonificata e serve mezzo miliardo di euro. Ma nessuno ce l'ha»

progetto di tangenziale o riverirlo radicalmente allungando il tratto in galleria, ma di nuovo con aumento di costi e di tempi che Rfi non può permettersi». Quanto all'ottimismo del Comune, certo che si possa procedere in totale sicurezza senza rinunciare all'opera, secondo Bonfanti sarebbe figlio di sottovalutazione del problema e di scarsa conoscenza della realtà di quell'area. «Prima dicono che in 3 giorni si fa il progetto pilota, poi che se un proprietario si oppone si vedrà se campionare in aree diverse. Ignorando che l'ex Sloi ha tre proprietari, ma di un'area indivisa: il no di uno impedisce l'accesso all'intero lotto. Il no dei privati risale a maggio, non a ieri l'altro. Se bastava emettere un decreto, perché non lo si è già fatto? Io temo che nessuno abbia interesse allo scontro: Rfi spera in un accordo coi privati, i privati dicono che il piombo è sparito da solo. E tutti sono costretti a sperarlo. Mi auguro che il Comune faccia la propria parte, mettendo avanti a tutto la salute pubblica. Tra tutte le parti, è l'unica che possiamo sperare lo farà».

La notte del rogo

di Luca Marsilli



L'ingegnere Bruciava il sodio ma solo un muro lo divideva dal piombo tetraetile: se fosse scoppiato avrebbe fatto una strage

L.M.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il 14 luglio 1978 per una serie di leggerezze incredibili bastò un improvviso acquazzone per far scoppiare l'inferno

«Fiamme e una nube di soda caustica. Il sindaco era pronto a evacuare la città»

Il comandante Salvati ricostruisce la notte dell'incendio



Indomabile La reazione del sodio a contatto con l'acqua non era controllabile con sistemi tradizionali

TRENTO Sono passati 44 anni dalla notte in cui Trento ha rischiato nella migliore delle ipotesi una evacuazione generale e nella peggiore una strage. Nicola Salvati era nel 1978 il capo dei pompieri di Trento.

I giornali parlano fin troppo spesso di «tragedia sfiorata». Quella notte, quanto si andò davvero vicini a un disastro?

«L'anno. Diciamo pure che se l'intervento di spegnimento del deposito di sodio non fosse riuscito, non ci sarebbe stata alternativa a sgomberare la città. Il piombo tetraetile sarebbe esploso, e a parte noi che eravamo lì avrebbe raggiunto in una nube tossica gran parte di Trento. Sindaco e presidente della Provincia erano sul posto, e erano pronti a dare l'ordine di evacuazione. Quanto vicini alla tragedia? Diciamo lo spessore del muro che divideva il sodio dal piombo. E che ha retto il tempo che ci è servito per spegnere l'incendio. A fuoco spento, l'emergenza vera era finita».

Cosa era successo?

«Una somma di leggerezze incredibili. Il deposito del sodio, un capannone che poteva essere lungo 60 metri, aveva il tetto in pessime condizioni. Era partito un intervento di riparazione e sostituzione di parte della copertura, senza prevedere una copertura provvisoria alternativa. Poi il sodio, un materiale simile per consistenza alla cera o al grasso, arrivava dalla Russia. Di solito era custodito in fusti di lamiera sigillati. Quella partita era in bidoni di legno e cartone. Forse era stata ottenuta a prezzo scontato e per quello la Sloi ne aveva fatto una scorta impressionante. Di notte è scoppiato un acquazzone, l'acqua ha raggiunto i fusti e rapidamente è entrata a contatto col sodio».

Che a contatto con l'acqua,

brucia?

«Semplificando, sì. Si innescava una reazione che genera ossigeno e idrogeno puri assieme a calore. Il calore provoca l'incendio. Che si autoalimenta liberando nell'aria vapori di soda caustica».

Che proprio aerosol non è.

«No. Noi lavoravamo coi respiratori, ma nella concitazione ogni tanto mi è capitato di levarlo per farmi sentire. E mi è bastato per portarmi a casa una bronchite chimica che mi è durata per sei mesi. A posteriori avevo anche chiesto che si facesse una indagine epidemiologica, su quanti trentini si erano ammalati nello stesso modo quella notte. Ma non se ne fece nulla. C'erano troppi interessi diversi in campo, troppe tensioni».

Cioè?

«La Sloi era un grosso problema già prima dell'incendio. Ma garantiva anche posti

L'idea decisiva Serviva una polvere asciutta: un camion carico di cemento ha salvato Trento

di lavoro. Con ottimi stipendi e condizioni particolari, come permessi per assentarsi nella colonia del Bondone per esempio. Gli operai si avvelevano ma senza esserne del tutto consapevoli. O come tutti i trentini, pensavano che i sessant'anni non sarebbero arrivati mai. Comunque quando dopo l'incendio si decise di chiuderla, la Sloi, ricordo le manifestazioni del sindacato sotto la Provincia, tanto per dire. Erano tempi diversi, ma non so poi nemmeno quanto. E la situazione dell'Ilva di Taranto e di molte aziende risaputamente nocive ma che danno lavoro. Col senno di poi pare impossibile, ma

sempre solo dopo».

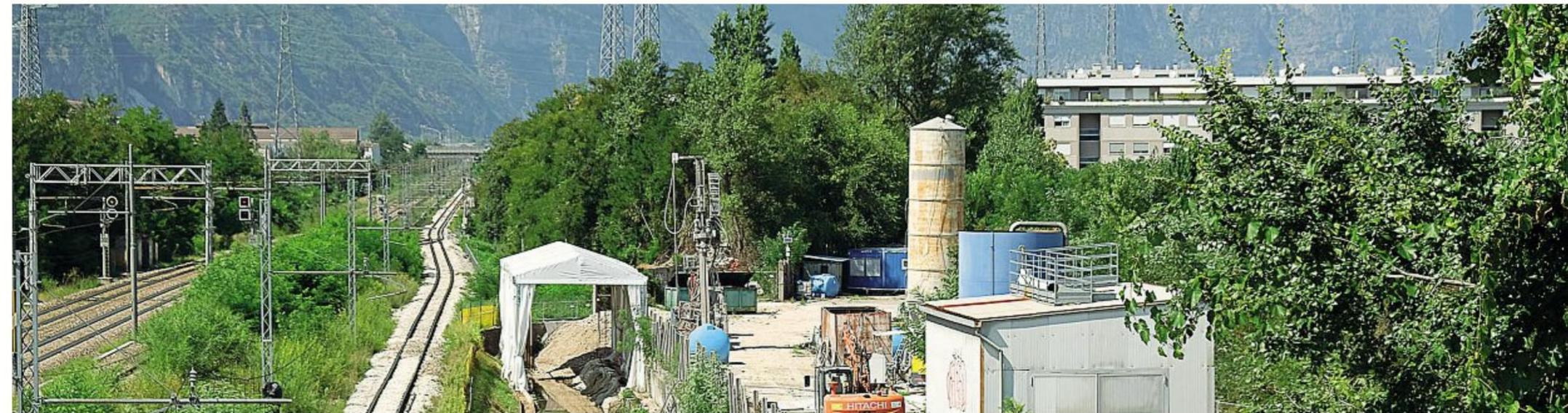
Tornando a quella notte, il sodio aveva preso fuoco, diciamo così per capirci.

«I pompieri erano arrivati immediatamente. Li comandava Caldara. Persona seria e preparata. Io scendendo da Villazano ero arrivato poco dopo di lui. E mi era venuto incontro dicendo che non c'era nulla da fare. Acqua ovviamente non se ne poteva usare e le polveri estinguenti, arrivate da tutti i magazzini a cui potevamo attingere, non erano comunque sufficienti: in dieci minuti erano finite senza risolvere nulla. Si stava pensando di evacuare tutta la città».

Era stata sua l'idea del cemento?

«Sì, ma per esclusione. Serviva in realtà un qualsiasi inerte in grado di soffocare la combustione. Anche la sabbia sarebbe andata bene, ma pioveva e la sabbia asciutta non ne trovavo di sicuro. Io ho pensato al cemento in polvere, ma decisiva era stata anche quella volta la profonda conoscenza del territorio e la rete di rapporti che hanno i pompieri. Uno di loro sapeva di un camion e rimorchio già carico e pronto a partire il giorno dopo, e anche dove andare a trovare l'autista. Quello è stato il colpo decisivo. L'autista non voleva saperne di entrare in quell'inferno dal cancello nord: gli abbiamo dato un respiratore e sono salito in cabina con lui. Poi arrivati vicino al magazzino è bastato avviare il compressore del camion e usare il tubo da 20 centimetri come un idrante. Il cemento pesa molto più dell'acqua: ci erano voluti 4 pompieri per tenere fermo il tubo e dirigere il getto sulle fiamme. Che si sono spente in pochi minuti. A quel punto non c'era più alcun pericolo, almeno nell'immediato».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le reazioni

Futura: «Bonificare tutto espropriando l'area» E Onda attacca il Comune

Uno dei 42 siti più inquinati d'Italia non va sottovalutato

TRENTO «Procedere con analisi e cantiere pilota. Lavorare per la bonifica integrale e la destinazione a pubblica utilità dell'area». Futura (firmano Federico Zappini, Giulia Casonato, Nicola Serra e Paolo Zanella) chiede che l'intervento sull'area ex Sloi sia trattato con la serietà che richiede. «Non si può pensare di intervenire su uno dei 42 Siti di Interesse Nazionale (SIN) che presenta «caratteristiche di elevato ri-



Maschio A Palazzo Thun non hanno capito quanto sia serio il problema

schio ambientale e sanitario» senza agire per metterlo in sicurezza nella sua interezza e definitivamente. Questo significa trovare i fondi per poter procedere alla bonifica integrale dell'area.

Stiamo parlando di uno dei siti più inquinati d'Italia e gli studi pubblicati sul Bollettino dei medici circa il tasso di mortalità anticipata di chi ha lavorato per anni all'interno dell'ex Sloi ne sono ulteriore



Deciso Federico Zappini di Futura

dimostrazione.

Come Futura crediamo che la strada da percorrere possa essere quella dell'esproprio per interesse pubblico prevalente, per consentire una bonifica dell'intera area, come in altre occasioni segnalato. Questo non solo per gli imminenti lavori per il bypass ferroviario, ma anche per liberare un'area vasta dall'inquinamento e ricucire una porzione importante di città dan-

do piena attuazione a un piano di conversione ecologica, che deve mettere al centro la salubrità ambientale.

Al momento è fondamentale mettere nelle condizioni Italferr di predisporre e svolgere le analisi dei terreni, ostacolate dai privati proprietari dell'area interessata, anche attraverso l'esproprio, e accelerare l'attivazione — come anticipato oggi dall'Assessore Facchin — dell'Osservatorio per l'ambiente e per la sicurezza del lavoro a tutela di cittadini e operai. È necessario proseguire il percorso intrapreso assieme alla Provincia con coraggio e determinazione, mettendo tra le priorità assolute il recupero di quel brano di città, che va restituito come verde urbano in compensazione del disastro ambientale perpetrato nel secolo scorso».

Molto caustico nei confronti del Comune invece Andrea Maschio, di Onda. Che consi-



L.M.

© RIPRODUZIONE RISERVATA