

OPERE. Fra poche settimane partono i cantieri delle gallerie, ma il nodo Sloi e Carbochimica è irrisolto, e i cittadini sono senza risposte certe

La Tav che «dimentica» i veleni

GIGI ZOPPELLO

TRENTO. Se fra poche settimane Italferr darà il via ai cantieri per la «circonvallazione ferroviaria di Trento», lo farà scavando in terreni certamente inquinati. Ma di questo inquinamento non si sa nulla, almeno in via ufficiale. Se infatti la Tav passerà sull'attuale linea, per deviare poi verso la Marzola, lo farà a cavallo di due aree pesantemente compromesse, ambedue inserite nella lista dei «Siti di interesse nazionale»: l'ex Carbochimica e la Ex Sloi. Però, magicamente, quella striscia di binari fra le due aree non è compresa.

Se n'è parlato sabato, in un incontro organizzato da diverse associazioni No-Tav, con il dottor **Silvano Piffer**, epidemiologo ed oncologo, collaboratore della ricerca ministeriale «Sentieri» sulle conseguenze degli inquinamenti a Trento.

Cosa ne è uscito? Una cloaca. Come ha sintetizzato alla fine l'ingegner **Claudio Geat**, presidente della Circostrizione Centro storico, «In qualunque cantiere, prima di scavare, si eseguono le verifiche sugli inquinanti. E se ci sono, il cantiere viene subito fermato». Ma qui no.

Geat lo sa bene, perché per due anni ha avuto lo scavo di piazza Centa bloccato a causa di una modesta quantità di bitumi interrati. Il cantiere della Tav, invece, potrebbe intercettare tonnellate di piombo tetraetile, piombo volatile, sodio, idrocarburi aromatici (e molto altro).

Ci saranno inquinanti lungo i binari? «È certissimo. L'Appa ha rinvenuto già da anni concentrazioni di piombo fino a 50 volte il limite di legge nelle rogge adiacenti, di cui è in corso una bonifica. Quello che ci chiediamo però - ha detto Geat - è come mai i campionamenti nelle rogge, a due metri dal tracciato ferroviario, siano stati eseguiti solo per una profondità di 2 o 3 metri, quando sappiamo che i veleni sono stati rilevati, nell'area Sloi, fino a 8 o 10 metri di profondità. E poi, bastava poco per fare - nello stesso tempo - un carotaggio inclinato, per vedere cosa c'è sotto i binari. Ma non l'hanno fatto».

Il paradosso è questo: a est e ovest della ferrovia attuale ci sono due zone sicuramente inquinate. Ma la ferrovia che ci passa



Il paradosso di Trento Nord: in mezzo a due aree talmente inquinate da essere «Sito di interesse nazionale», passa la ferrovia: qui Italferr intende scavare fino a 21 metri di profondità



Il dibattito, nel cortile delle Officine Odorizzi, che verranno abbattute

in mezzo - secondo i documenti - non lo è. O non dovrebbe esserlo.

«Si nega che ci sia inquinamento nelle aree di scavo. Ma visto che il Comune di Trento ha «costretto» Italferr a stanziare altri 2 milioni di euro per le analisi, sarebbe lecito chiedere che le analisi venissero fatte anche sotto i binari».

Il fatto è che, dalle relazioni al progetto, «Rfi non sa dire come

«Il Ministero ha prescritto analisi del sangue, per il piombo, nella gente. Mai fatte

«Le Ferrovie non dicono come trattare le falde acquifere avvelenate in zona



L'area della ex Sloi: 180 tonnellate di piombo nel terreno e nelle acque

gestirà le acque di falda, e come intende preservare la falda di protezione, cioè quella lente di limo che separa le 180 tonnellate di piombo Sloi dalla falda acquifera profonda. E lì, secondo il loro progetto, scaveranno a una profondità di 21 metri».

Certo, è un problema storico, almeno dal 1978. Piffer parla con cognizione di causa: è stato uno dei medici che ha collaborato con il monitoraggio del Mi-

nistero della Salute, denominato «Sentieri». Che cosa diceva? «Il quinto rapporto - ha spiegato - rileva per Trento un eccesso di mortalità, in generale. Inoltre, un eccesso di casi di tumore. Parliamo, per Trento, di 200 morti in più in 5 anni, e 150 casi di tumore. È documentata una eccedenza di casi di tumore al colon, di malattie dell'apparato digestivo, con una anomalia per il numero di leucemie

maschili; si registra per i bambini un eccesso di asma e malattie respiratorie. Ma soprattutto, a Trento, c'è un eccesso di malattie neurodegenerative: Parkinson, Sla, Alzheimer».

Il rapporto è online, potete leggerlo anche voi. Siglato dall'Istituto Superiore di Sanità, concludeva con delle prescrizioni: monitoraggio dei metalli nell'aria, e «in accordo con le istituzioni locali» (leggi: Provincia e Azienda Sanitaria) esami del sangue a campione nella popolazione per analizzare eventuali piombemia e piomburia, ovvero presenza di piombo.

Lo abbiamo fatto? «Mai, non sono mai stati fatti studi con analisi ematiche».

Analisi nello scavo, analisi dei terreni, analisi del sangue. Perché non li fanno? «Perché non li vogliono fare» l'amara risposta. E comunque, per trovare i veleni, servirebbe un'indagine approfondita. Ma «non è inserita nelle prescrizioni vincolanti», spiega Geat.

E ora, fatevi da parte, che devono partire le frese.

Sardegna. Il consigliere Paolo Zanella interroga Tonina: «La teleferica Sativa è fuori uso, e comunque non può reggere una tale quantità»

Migliaia di metri cubi nella ex discarica, ma come?

TRENTO. Il materiale di scavo delle due gallerie del «bypass ferroviario» verrà depositato nella ex discarica di Sardagna? Chi controllerà i conferimenti? E dove andrà il resto, visto che la capacità di Sardagna è 200 mila metri cubi, mentre dalla galleria usciranno circa 2 milioni di metri cubi?

Tante domande, alle quali la giunta provinciale dovrà dare risposta, visto che ora c'è un'interrogazione di Paolo Zanella (Futura).

«Oltre un anno fa, intuendo

che quella sarebbe stata una possibile destinazione, interrogavo la Giunta provinciale per chiedere se il materiale derivante dagli scavi delle gallerie della circonvallazione sarebbe stato portato nella ex discarica di Sardagna per effettuare il contenimento geotecnico previsto nello stralcio rifiuti speciali del Piano provinciale gestione rifiuti. Mi si rispondeva che non vi erano previsioni in tal senso.

Ora pare invece che l'ipotesi con tutta probabilità diventerà realtà. Con una serie di questioni che vanno dal tipo di materia-

le conferite - che sia adatto al contenimento geotecnico e privo di inquinanti - alle necessarie garanzie che di arrivi a chiusura definitiva con ripristino a verde, per arrivare alla questione principale: come si pensa di conferire 600.000 mc di materiale in due/tre anni, se la teleferica è di fatto fuoriuso e comunque porterebbe al massimo 65.000 mc/anno? Con i camion attraverso l'abitato di Sardagna è una soluzione sostenibile per la frazione, rispetto al traffico e all'inquinamento generati?» scrive Zanella.



La teleferica da Maso Visintainer di Trento alla ex discarica di Sardagna

Le domande di Zanella: «1. Se l'ipotesi di portare lo smarino derivante dagli scavi per le gallerie del bypass ferroviario di Trento nel sito dell'ex cava Italcementi ed ex discarica Sativa di Sardagna è al vaglio di RFI, Provincia e Comune di Trento;

2. Se sono in atto interlocuzioni con Sativa s.r.l. per accordi su eventuali conferimenti finalizzati al contenimento geotecnico della frana; 3. Se il materiale proveniente dagli scavi delle gallerie sarà compatibile; 4. Come si pensa verranno effettuati eventuali conferimenti».