



Lettere in redazione

Lettrici e lettori possono scriverci alla mail lettere@iltquotidiano.it. Le lettere di norma devono rimanere entro i mille caratteri spazi inclusi. Alle lettere risponderanno le giornaliste e i giornalisti del quotidiano a seconda dei temi proposti.

L'avvicinamento ai terreni della Sloi E il materiale trovato **prima dell'incendio**

Poiché ci si avvicina sempre più ad entrare nei terreni della SLOI, vorrei anch'io unire le mie esperienze, perché ci si renda conto di quanto materiale pericoloso possa essere stato sotterrato, di quanta porcheria la cattiva gestione della fabbrica possa aver lasciato.

Negli anni Settanta, prima dell'incendio e chiusura del 1978, feci vari sopralluoghi nella fabbrica su richiesta della Ditta allora incaricata della manutenzione. La situazione era veramente penosa: le tubazioni, ormai obsolete, perdevano il liquido di raffreddamento, credo sodio liquido, e spesso si incendiavano.

io ero incaricato, quale strutturista, di valutare se le strutture in cemento armato dopo gli incendi fossero da mantenere o da demolire. Dopo vari interventi ero diventato un esperto e valutavo il destino delle strutture sulla base del colore assunto dopo la cottura. Varie volte l'operaio al quale venivo

affidato durante i sopralluoghi mi salvò da scoppi o incendi trasportandomi letteralmente fuori dal pericolo. Grave fu il comportamento dell'ingegnere Brancaccio che da Bologna dirigeva l'azienda; egli non aveva alcuna intenzione di modificare la precaria situazione ed inviava in sua sostituzione nello stabilimento di Trento anziani ingegneri, probabilmente suoi compagni di scuola, con nessuna competenza di chimica e di strutture. Tra l'altro questi non comprendevano come l'acido cloridrico potesse corrodere i ferri di un pilastro, né si erano resi conto della pericolosità di un solaio di copertura. Io venni incaricato di controllare la situazione di questo, ed accostata una scala alla muratura di sostegno, mi resi conto con terrore che il solaio era in fase di crollo, come appunto si verificò nella stessa notte. Questa situazione comportò un disordine generale, la

perdita di controllo e la conseguente probabile ricaduta ed occultamento nel terreno del pericolosissimo piombo tetraetile, la cui estrazione e neutralizzazione si rivelarono impossibili tramite le ricerche condotte negli anni successivi ed estese anche in Germania, dove era presente una fabbrica analoga. Esse cioè non portarono ad alcun risultato sul problema del disinquinamento e consigliarono di lasciare il luogo indisturbato. Purtroppo incautamente sono state prese decisioni che incideranno invece sui terreni SLOI, assieme al malaugurato progetto di ripiombare con la ferrovia in mezzo alla città.

Assumiamo quindi la massima prudenza con attente indagini preliminari, con l'eventuale possibilità di blocco dei lavori, se necessario.

Paolo Mayr
(ingegnere,
già presidente
di Italia Nostra)



Risponde
Tommaso Di Giannantonio
redattore

Gentile lettore, grazie innanzitutto per la preziosa testimonianza.

Il suo racconto mette in luce i limiti di un modello di sviluppo orientato quasi esclusivamente al profitto, incurante o comunque poco attento alle conseguenze ambientali e alla sicurezza dei lavoratori. Oggi i comitati contrari alla circonvallazione ferroviaria pongono l'attenzione proprio su questo: sui rischi per l'ambiente e per la salute delle persone. Rischi che non vanno minimizzati. Ricordiamo che nei terreni dell'ex Sloi la presenza di piombo tetraetile è almeno 260 volte superiore al limite previsto a

livello nazionale nei suoli di verde pubblico e residenziali (il T dell'11 maggio). Ancora non sappiamo, invece, se sia o no contaminato il sedime del tracciato ferroviario che passa fra l'ex Sloi e l'ex Carbochimica, là dove sarà realizzata la rampa di risalita della circonvallazione ferroviaria. Ce lo diranno le nuove analisi dell'Agenzia provinciale per la protezione ambientale (Appa), che, come sostiene giustamente anche lei, ha ritenuto necessario fare delle indagini prima di movimentare quel terreno. Come riferiamo nella pagina 18, due giorni fa sono iniziati i (propedeutici) sondaggi di Rete ferroviaria italiana (Rfi). Vedremo.