

TRENTO. I siti di Sloi e Carbochimica sono un problema insormontabile per il Bypass

E se la soluzione fosse «uscire» più a nord?

GIGI ZOPPELLO

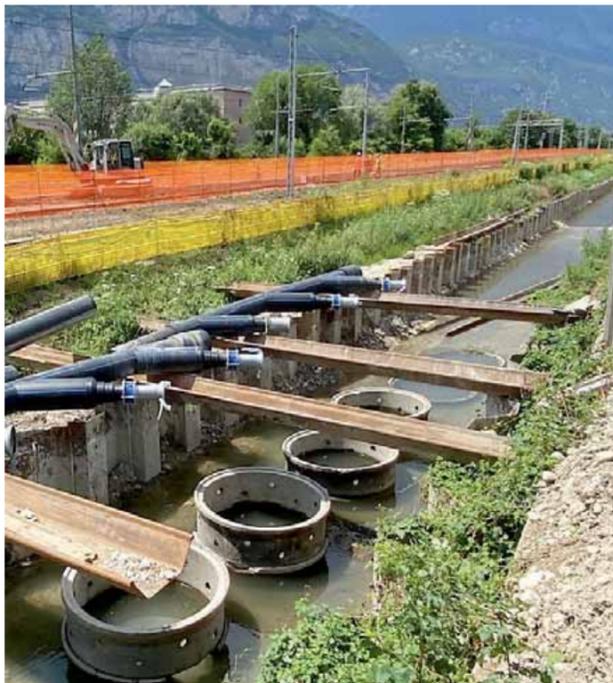
TRENTO. Con l'apertura di una inchiesta della Procura per «disastro ambientale colposo», è ormai chiaro a tutti che il Bypass ferroviario (Circonvallazione ferroviaria di Trento) dovrà affrontare un problema enorme, sotto gli occhi di tutti (anche prima dell'avvio dei cantieri): l'area Sloi-Carbochimica, a cavallo della linea, sito «Sin», ovvero di emergenza ambientale di livello nazionale.

Non bisogna essere degli esperti per capire quello che anche Rfi ha iniziato a comprendere: non esiste una soluzione per la bonifica della Sloi (non è stata trovata dal 1978 ad oggi) e comunque richiederebbe centinaia di milioni, a patto che magicamente venga trovata una tecnologia di bonifica sicura del piombo tetraetile. E molti, molti anni di lavoro.

Il fatto è che il progetto attuale del Bypass (per quello che possiamo sapere, visto che Rfi si è rifiutata di fornire il progetto aggiornato Pfte+ persino all'Osservatorio per la sicurezza) prevede di intervenire proprio in mezzo alle due zone contaminate.

Dalla relazione del Consorzio Tridentum: nero su bianco: dove ci sono i terreni inquinati verrà scavata una «trincea in risalita», profondità massima -18 metri. Per una lunghezza di 2 chilometri. Il che vuol dire intercettare quasi sicuramente la falda acquifera che sottosta sia alla ex Carbochimica, sia alla ex Sloi.

Non è chiaro come si intende ovviare ai problemi: non è stato fatto il previsto piano di caratterizzazione dei terreni. Eppure era una «prescrizione» obbligatoria della Commissaria Paola Firmi, che al punto 20 imponeva il piano di caratterizzazione «prima dell'affidamento del cantiere». Che invece è



La fossa di Campotentino, inquinata: il vero problema dei lavori

partito sotto gli occhi di tutti. E che solo l'intervento del Noe dei Carabinieri ha bloccato.

Vie di uscita? Forse sì. E gli indizi sono disseminati nella storia di questo progetto: si potrebbe far partire la galleria più a nord, «evitando» l'area del Sin. Idea balzana? Non proprio: era una delle ipotesi progettuali di Rfi, quindici anni fa (quando Ezio Facchin era un ingegnere progettista della società e poi commissario governativo per il progetto di corridoio infrastrutturale). Come si ricorda, Rfi aveva presentato diverse varianti, indicando come ottimale quella in Destra Adige (attraversamento della Piana Rotaliana, entrata in galleria nella zona fra Zambana e la Vela, galleria sotto il Monte Bondone e uscita a sud di Aldeno). Ipotesi scartata su indicazione dell'allora assessore ai Lavori Pubblici della Provincia - Silva-

no Grisenti - che aveva dovuto affrontare la rivolta degli agricoltori rotaliani.

Se Grisenti indicò quindi nella Sinistra Adige il tracciato, Rfi offrì allora anche delle alternative per il Bypass di Trento. Le prime ipotesi progettuali risalgono al 2003 e da allora il tracciato proposto ha subito diverse modifiche: c'era anche un collegamento verso nord in galleria a est dell'abitato di Lavis, anch'esso stralciato.

Una via di uscita potrebbe quindi essere il prolungamento delle gallerie: invece che con imbocco in via Brennero, prevedere l'accesso più a nord.

A nord qualcosa già bolliva in pentola, tanto che il 21 Gennaio 2022 il presidente della Provincia Maurizio Fugatti ha incontrato nella sede di piazza Dante i sindaci della Rotaliana, per un atteso confronto, nato dalla richiesta degli stessi am-

ministratori, dedicato all'impatto sul territorio collegato al potenziamento della linea ferroviaria.

Fugatti aveva spiegato che «la base per l'elaborazione tecnica attualmente disponibile è il progetto realizzato da Rfi nel 2009 (...) con un tratto centrale all'aperto di 1,3 chilometri previsto in corrispondenza del passaggio della linea storica ad ovest dell'abitato di Sorni, nel comune di Lavis».

E da Sorni in poi, in direzione di Trento? La galleria potrebbe quindi entrare - e sbucare - fra Lavis e Gardolo.

Ipotesi remota? Non tanto. Perché del «prolungamento» del Bypass si è parlato molto anche nel consiglio comunale di Trento, quando l'ing. Facchin (già progettista di Rfi, e Commissario governativo per l'opera, prima di diventare assessore) ha chiesto ed ottenuto che nelle «prescrizioni» venissero inserite le previsioni dei grandi «cameroni» sotterranei in corrispondenza dell'abitato di San Donà di Trento. Per farne cosa?

Era l'8 giugno scorso, quando Facchin annunciava in una conferenza stampa che «Rfi ha accolto le richieste del Comune di Trento per prevedere il prolungamento della galleria a nord della città».

Facchin aveva diffuso una lettera della società: al progetto (il famoso Pfte+, ancora segreto) è stato aggiunto l'allargamento del tracciato della galleria verso l'uscita dell'ex scalo Filzi (i cosiddetti «cameroni»), perché «in futuro i treni merci possano dirigersi direttamente verso Bolzano».

E se fosse la soluzione tanto cercata? D'altronde, se a «spingere» per i cameroni e la «prosecuzione verso Bolzano» è stato l'ingegner Facchin, che il progetto lo conosce come le sue tasche, perché non crederci?

Rovereto. L'incontro di Fugatti e Valduga con Rfi: niente Zugna, preoccupazioni per Marco

La Tav in città (settanta metri sotto)

ROVERETO. E adesso tocca a Rovereto. Come scritto in questi mesi sulle pagine di questo giornale, il progetto «alta capacità per i treni merci» sull'asse del Brennero riguarda anche il Baso Trentino. E si parla di treni che correranno sotto terra a 70 metri di profondità.

Non solo Trento, anche Rovereto è al centro di una «progettualità complessiva che riguarda potenziamento e ammodernamento della linea ferroviaria che attraversa l'asse del Brennero» per usare le parole del comunicato dell'ufficio stampa della Provincia autonoma di Trento.

Si parla del prolungamento del tracciato ferroviario - promosso da Rete ferroviaria italiana (Rfi) e sostenuto dalla giunta provinciale di Maurizio Fugatti - che sta facendo imbestialire

tanti residenti, di sicuro quelli di Trento Nord (il progetto prevede il passaggio sulle aree contaminate ex Sloi ed ex Carbochimica) per sbucare nei vitigni dell'Acquaviva di Mattarello.

«Il tema - prosegue la nota ufficiale - è stato al centro nei giorni scorsi di un confronto fra il presidente della Provincia autonoma di Trento, Maurizio Fugatti, il vicepresidente Mario Tonina ed il sindaco Francesco Valduga, presenti in videocollegamento il commissario straordinario Paola Firmi, l'ingegner Damiano Beschin (il suo nome è sul registro degli indagati nell'inchiesta della Procura di Trento per disastro ambientale, ndr) per Rfi e, per Italferr, l'ingegnere Paola Di Gennaro. «Con il Comune di Rovereto - ha commentato a margine il presidente Fugatti - e con Rfi è in corso una fase di confronto

che ci porterà ad individuare la soluzione più idonea».

Da parte sua il sindaco Valduga ha ringraziato dell'incontro che «permette al Comune di continuare a svolgere il proprio ruolo, affinché l'opera, che è chiaramente di valenza e regia nazionale e sovranazionale, sia però la meno impattante possibile sul nostro territorio». Riflettori dunque sulle ipotesi progettuali prospettate dai tecnici, tra le quali la previsione di una partenza del percorso da Acquaviva e arrivo a sud dell'abitato di Marco di Rovereto.

In un primo tempo si era parlato del passaggio sotto il Monte Zugna, ipotesi scartata per problemi idrogeologici. Di Gennaio ha evidenziato come dall'analisi multicriteriale elaborata risulterebbe più competitiva la soluzione che prevede, partendo da sud, lo stacco dalla linea storica

prima dell'abitato di Marco per entrare poco più a nord in galleria scendendo progressivamente fino ad una profondità di circa 70 metri nel sottosuolo in corrispondenza, per il tratto di attraversamento dell'area urbana di Rovereto, del sedime della linea storica attuale, evitando così di interferire con le sorgenti e preservando il territorio. Infine tornerebbe in superficie a nord di Besenello nella zona di Acquaviva per ricongiungersi col tracciato esistente.

Sul tavolo anche il tema dell'interramento della linea storica e della stazione, interventi che Provincia e Comune caldeggiavano e per i quali Fugatti, Tonina e Valduga hanno chiesto di avviare il confronto puntuale sui progetti di massima che Rfi ha elaborato e presentato. «In questo primo incontro - ha specificato Valduga - ci sia-



Brainstorming: Fugatti, Tonina (a sinistra) e Valduga (a destra) con i tecnici

mo concentrati sulla linea destinata alle merci poiché quella passeggeri è ancora in fase di studio di prefattibilità. Ho chiesto comunque alcuni primi chiarimenti riguardo alla profondità di passaggio sotto la città e in particolare le alternative per evitare l'impatto sull'abitato di Marco. Procederemo con ulteriori approfondimenti al riguardo».

«All'attenzione dei progettisti - spiega ancora il governatore del Trentino Maurizio Fugatti

- c'è infatti la possibilità di valutare soluzioni alternative per l'ambito Sud per minimizzare le potenziali interferenze con l'abitato di Marco oltre che puntuali esigenze espresse dalle amministrazioni trentine, in primis il raccordo ottimale con l'intervento al sottopasso pedonale che da piazzale Orsi porta alla stazione, tema che verrà affrontato in fase attuativa».

Si è parlato inoltre della possibilità di comprendere nell'intervento Mori Stazione.