

IL PROGETTO

Gli addetti ai lavori sanno bene che gli idrocarburi della ex Carbochimica sono presenti fino al campo Coni e alla parte est di Cristo Re. Rilievi effettuati due volte all'anno

L'approccio di Rfi a Trento Nord è stato finora troppo disinvolto ma l'intervento della magistratura obbliga ora la società ferroviaria a cambiare atteggiamento

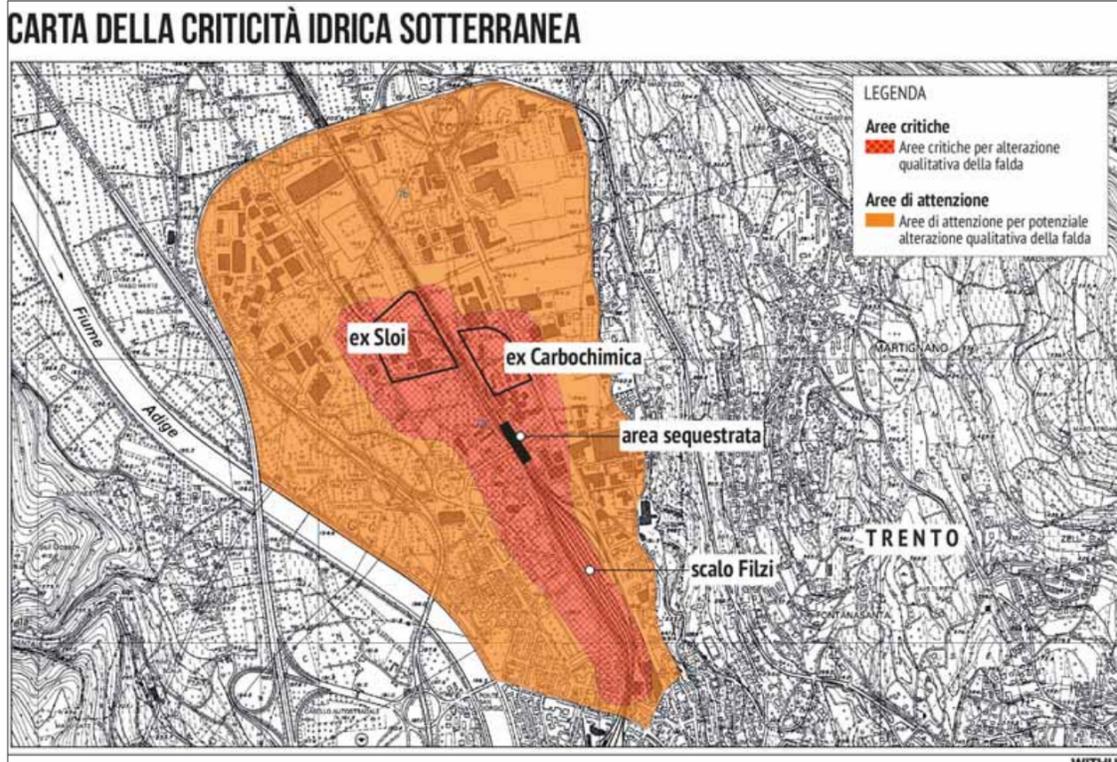
Il tracciato del bypass è in "area critica"

Quindici piezometri monitorano la zona da 30 anni
All'interno è vietato l'utilizzo delle acque di falda

FRANCO GOTTARDI

Il Pguap, Piano generale di utilizzo delle acque pubbliche della Provincia di Trento, la definisce "area critica per alterazione qualitativa della falda". È un reticolo che copre diverse decine di ettari e che parte a nord delle aree ex Sloi ed ex Carbochimica e scende in forma allungata verso sud inglobando l'intero scalo Filzi. All'interno di quel perimetro vige il divieto assoluto dell'utilizzo delle acque di falda, che scorrono a una profondità di 2 o 3 metri. Si tratta infatti di una falda inquinata; a certificarlo sono i quindici pozzi piezometrici disseminati nella zona che ogni sei mesi vengono controllati dall'Agenzia per la protezione dell'ambiente e che da trent'anni a questa parte (i primi sono stati installati nel 1994) monitorano lo stato dei terreni inquinati dai siti industriali di Trento Nord. «Sono presenti soprattutto idrocarburi, una miscela di sostanze tipica delle lavorazioni che venivano fatte alla Carbochimica» spiega Gabriele Rampanelli, oggi dirigente del settore autorizzazioni e controlli di Appa e che per anni ha lavorato nello specifico Ufficio bonifiche dei siti contaminati che si occupava in particolare proprio della delicata questione Trento Nord. Non sembra invece essersi mosso più di tanto il micidiale piombo tetraetile, presente in quantità nel sottosuolo della ex Sloi e nella Fossa degli Armanelli.

La presenza degli idrocarburi in un'area così vasta è dovuta anche all'effetto trascinalimento delle rogge, fossa Armanelli e rio Lavisotto, dove negli anni bui dell'industria incosciente e senza scrupoli i materiali di scarto delle lavorazioni venivano semplicemente versati nei piccoli corsi d'acqua che costeggiavano Sloi e Carbochimica. Non è perciò una novità, almeno per gli addetti ai lavori, che gli inquinanti siano presenti anche sotto il campo Coni, o sotto il cortile delle scuole Schmid. Certo è un dato inquietante, ma conforta il fatto che una decina d'anni fa, su iniziativa del Comune, sia stata fatta una verifica per capire se gli inquinanti in falda avessero effetti negativi anche sulla qualità dell'aria in



superficie; per fortuna gli esiti di queste verifiche sono stati positivi, nel senso che nulla è stato trovato.

Attorno alle aree definite critiche il Pguap traccia poi un'area molto più ampia, che arriva ad ovest fino all'autostrada e al fiume Adige, a nord fino al viadotto

Canova della tangenziale e a Est fino alle pendici della Marzola, definita "area di attenzione per potenziale alterazione qualitativa della falda". All'interno di questa zona il pompaggio delle acque di falda, per innaffiare i campi o per fare un wellpoint, abbassare cioè la falda dove si

costruiscono le fondamenta di un manufatto, deve essere valutato caso per caso e viene autorizzato dopo attenta analisi della situazione specifica.

Da quando insomma quando il Pguap nel 2008 ha tracciato le mappe è ben chiaro a tutti che nulla può essere mosso, in parti-

colare nelle aree critiche, senza una precisa analisi di rischio e un attento piano di caratterizzazione. A tutti ma a quanto pare non a Rete ferroviaria italiana, che nel Progetto di fattibilità tecnico economica della circonvallazione ferroviaria aveva fin da subito mostrato una certa qual



Sopra i carotaggi iniziati lungo i binari a nord del sovrappasso di Nassirya e tra i due Siti di interesse nazionale ex Sloi ed ex Carbochimica. A sinistra la carta delle criticità contenuta nel Piano generale di utilizzo acque pubbliche

disinvolto nell'approccio a Trento Nord. Ed anche una buona dose di approssimazione. Il Pfte inizialmente ipotizzava infatti addirittura di utilizzare l'ex Sloi per il taglio del materiale di scavo, non faceva cenno alcuno ad analisi o piani di caratterizzazione lungo il tracciato per realizzare la galleria artificiale e la trincea, partendo dallo scalo Filzi e poi su fino alle aree inquinate, e addirittura affermava che la Fossa Armanelli, notoriamente inzuppata di piombo, fosse già stata bonificata.

Quando poi comitati di cittadini e No Tav hanno iniziato a protestare, segnalare le criticità e presentare esposti alla magistratura non solo Rfi non ha cambiato atteggiamento ma ha avuto man forte anche dal Comune, che ha accusato neanche tanto velatamente chi protestava di fare del terrorismo.

Ora che è intervenuta la magistratura con il sequestro di una parte del cantiere l'atteggiamento per forza di cose dovrà cambiare. Già in un incontro fissato per oggi Rfi mostrerà ad Appa il Piano di indagine per mappare la parte di areale ferroviario posta sotto sequestro, un Piano che se approvato dovrà poi essere la base per un piano di caratterizzazione dell'area e per spiegare come si intenderà intervenire per bonificarla, almeno nella parte interessata dagli scavi. Ma fatto il piano di bonifica per questa piccola fetta di cantiere saremo solo all'inizio. Bisognerà poi procedere alla stessa maniera per tutte le zone interessate dal bypass. E farlo in maniera credibile e trasparente, come promesso nell'ultimo vertice in Comune. Sapendo di avere i riflettori di opinione pubblica e magistratura puntati addosso.

Trasparenza. Bonafini e Bonfanti alla caccia di Piano di fattibilità tecnico economica arricchito e documenti di gara I Comitati di via Brennero e "11 domande" chiedono l'accesso agli atti

Anche il Comitato di via Brennero e il Comitato 11 domande chiedono di vedere la documentazione aggiornata riguardante la circonvallazione ferroviaria di Trento. L'istanza, firmata dai due portavoce Michela Bonafini e Elio Bonfanti, è stata inviata ieri a Rete ferroviaria italiana, alla commissaria straordinaria per il potenziamento della linea Fortezza-Verona, Paola Firmi, e alla società Italferr, braccio operativo di Rfi.

I comitati chiedono in particolare di poter avere il Progetto di fattibilità tecni-

co economica plus, o arricchito, cioè il documento che dovrebbe avere recepito le principali prescrizioni richieste durante l'iter di approvazione del progetto e che è stato poi posto a base di gara, con l'indicazione di recepire tutte le 266 prescrizioni nel progetto esecutivo predisposto dall'impresa vincitrice. Chiedono inoltre di avere accesso a tutta la documentazione di gara completa dei verbali della commissione aggiudicatrice, dei punteggi conseguiti dai singoli partecipanti e di qualsiasi documento inerente. Tutta

documentazione che in una normale gara d'appalto sarebbe pubblica ma che le particolari regole fissate per le opere finanziate con fondi Pnrr rendono non necessariamente obbligatorio pubblicare. E che Rfi ha negato anche all'Osservatorio ambientale, segnalando di non «essere tenuta» a divulgarla.

Analoga richiesta di accesso agli atti i due comitati l'hanno fatta anche al Comune e personalmente al sindaco Franco Ianeselli.

Le risposte sono attese entro 30 giorni.

SAN MARTINO

Caduto sotto i colpi dei demolitori anche il Motosalone Tomasi

Altri edifici ridotti in macerie

Il buco si sta aprendo. Quello che era il Motosalone Tomasi, affacciato su un cortile interno aperto su via Brennero, ora è un ammasso di macerie. E nel giro di pochi giorni è stata rasa al suolo dalle ruspe anche la palazzina abitata che sorgeva lì accanto, subito prima della vecchia sede di una filiale della Cassa di Trento.

Procede secondo programma l'abbattimento degli edifici acquistati da Rfi per fare spazio al cantiere del bypass ferroviario. Sotto quel sedime, a pochi metri di profondità, verranno installate le due talpe meccaniche che inizieranno a scavare le gallerie in parallelo sotto la Marzola da nord a sud. Contemporaneamente altre due frese gemelle faranno lo stesso lavoro da Mattarello puntando verso nord, per trovarsi più o meno

a metà strada, dopo aver percorso ognuna più di cinque chilometri e sputato fuori ol-

tre 2 milioni di tonnellate di terra e rocce.

Le operazioni di demolizio-



ne, realizzate in subappalto dall'impresa trentina Misconel, erano iniziate dalla parte dello Scalo Filzi con i primi tre edifici, ora ne verranno abbattuti una decina, tra cui un grande condominio in via Malvasia. Ci vorranno un paio di mesi per concludere l'operazione. Successivamente per realizzare l'imbocco delle gallerie bisognerà deviare via Brennero disegnando una sorta di chicane per qualche mese.

Poi in futuro al posto di questa fetta del quartiere di San Martino sorgerà una grande piazza, con i treni merci che passeranno poco sotto per sbucare dallo scalo Filzi, proseguire verso nord con una parte di galleria artificiale e risalire all'aria aperta in superficie oltre i terreni di Trento Nord.



L'ex Cassa rurale. A sinistra le macerie del Moto salone (foto Daniele Panato)