

Primo piano



Bypass, ecco i risultati dei sondaggi: all'ex Filzi inquinanti solo in superficie

Profondità massima di 3 metri. All'imbocco della galleria assenza di idrocarburi

di **Tommaso Di Giannantonio**

Lo stato di salute dell'ex scalo Filzi preoccupava. E non poco. Se fossero emersi inquinanti in profondità, i progettisti sarebbero stati costretti a rimettere mano al progetto della circoscrizione ferroviaria di Trento. Il tracciato, le pendenze, avrebbero potuto subire delle modifiche. Ma man mano che i carotaggi sono andati avanti è emerso un quadro non così critico. L'ex Filzi non sta malissimo: su 35 dei 50 sondaggi totali – secondo i tecnici dell'Agenzia provinciale per la protezione ambientale (Appa) – sono stati trovati idrocarburi pesanti solo in superficie, a una profondità massima di 3 metri. Nulla di particolarmente preoccupante.

Il tracciato

Certo sarebbe stato meglio se all'ex scalo Filzi – Trento nord – non ci fosse stato nulla. In questa macro-area, infatti, sbucherà la futura linea merci. Nella zona di San Martino i treni usciranno dalla galleria scavata nella collina est ed entreranno in una galleria in cemento armato. Poi, una volta superata via Brennero tramite il tunnel sotterraneo, i treni merci attraverseranno l'ex scalo Filzi all'interno di una trincea aperta, realizzata a una profondità di 12-14 metri. Ecco perché è

Secondo i tecnici dell'Agenzia provinciale per la protezione ambientale (Appa) l'area nord dello scalo risulta contaminata maggiormente

importante che non ci siano inquinanti in profondità. In questo caso, o il tracciato subisce modifiche oppure l'area viene bonificata, ma con costi, tempi e difficoltà notevoli. Per il momento questo rischio sembra essere scongiurato.

I sondaggi

I sondaggi eseguiti finora – sia da Rete ferroviaria italiana (Rfi) sia dall'Agenzia provinciale per la protezione ambientale (Appa) nelle sue controanalisi di garanzia – hanno restituito un quadro meno drammatico. Trentacinque su 50 sondaggi sono considerati un campione piuttosto rappresentativo. I sondaggi sono effettuati a 150 metri l'uno dall'altro e prevede un pacchetto di carotaggi, cioè di prelievi, in un fazzoletto di terra lungo un metro. In questo modo si possono sondare tutte le profondità. Le «carote» bucano



Scavi La ruspa all'opera all'ex scalo Filzi

il terreno, arrivano a una profondità che oscilla dai 14 ai 30 metri e poi riescono con i campioni di suolo. Finora, appunto, dalle prime analisi sono emersi idrocarburi a una profondità minima, dai 2 ai 3 metri a seconda delle zone dello scalo. Una profondità che agevola la rimozione dei terreni contaminati.

Area sud meno inquinata

Nei prossimi dieci giorni saranno realizzati anche i restanti sondaggi. Ma già adesso si può dire che l'area sud dello scalo è quasi libera da inquinanti. Gli idrocarburi sono stati trovati principalmente nell'area nord. Questo rappresenta un ulteriore dato positivo per chi deve

realizzare l'opera perché significa che all'imbocco della galleria artificiale non c'è, o comunque è minimo il problema degli idrocarburi.

L'origine degli idrocarburi

Ricordiamo che si parla di idrocarburi pesanti, ma, com'è stato già reso noto nelle scorse settimane, non sono collegati al sito inquinato dell'ex fabbrica Carbochimica. Potrebbero essere oli derivati da gocciolamenti o

La circoscrizione ferroviaria di Trento consiste in una nuova linea merci in galleria da Mattarello a nord della città

sversamenti dei treni merce. Per circa 150 anni, infatti, l'area è stata uno scalo ferroviario, poi dismesso negli anni Novanta. Lo scalo Filzi è stato inoltre oggetto di bombardamenti durante la Seconda guerra mondiale: gli idrocarburi potrebbero essere quindi anche residui degli avvenimenti bellici. O ancora potrebbero derivare da terreni di riporto.

L'area sottoposta a sequestro

Tutt'altra cosa è l'area di circa un ettaro sequestrata dalla Procura di Trento sotto il cavalcavia dei Caduti di Nassiriya. Ossia la zona a nord dell'ex scalo Filzi, vicino al supermercato Lidl per capirci. In questa area sono stati pescati idrocarburi pesanti collegati all'ex Carbochimica fino a una profondità di 15 metri. La mancata notifica degli oli trovati subito a sud del ponte è costata al dirigente di Rfi Damiano Beschin l'iscrizione nel registro degli indagati nell'inchiesta per inquinamento e disastro ambientale.

L'area sequestrata, al contrario dell'ex scalo Filzi (almeno per ora), risulta seriamente compromessa. E costituisce un problema.

Perché dopo l'ex scalo Filzi la trincea si sviluppa di nuovo in una nuova galleria artificiale lunga 280 metri, sottopassando il cavalcavia ferroviario di via Nassiriya ad una profondità di 10-12 metri, lì dove sono stati trovati gli ormai famosi idrocarburi. Più avanti i treni merci rispuntano in superficie con una rampa di risalita lunga circa 850 metri tra i due siti inquinanti di Trento nord (ex Sloi e Carbochimica), riposizionandosi in parallelo con la linea storica e la ferrovia Trento-Malè, fino ad arrivare a sud di Roncafort.



Scenario/1 Rendering di un possibile scenario di riqualificazione dell'area ex Carbochimica



Scenario/2 Rendering di un possibile scenario interrimento della linea storica, collegato al bypass ma per cui non ci sono i fondi

Grandi opere



Cantiere in tensostruttura all'ex Sloi e Carbochimica Uber (Azienda sanitaria): «Così rischi accettabili»

All'Osservatorio lo studio di Tor Vergata

Lo studio dell'Università di Roma Tor Vergata sui rischi del cantiere del bypass nelle aree inquinate di Trento nord approda nell'Osservatorio ambientale e per la sicurezza sul lavoro. O meglio, ieri mattina il report è stato illustrato al comitato tecnico scientifico, ossia l'organo di supporto dell'Osservatorio. «Le modalità di lavoro individuate permettono di controllare e quindi rendere accettabili i rischi», spiega Dario Uber, direttore dell'Unità operativa prevenzione e sicurezza negli

“
Gli elementi prescrittivi dati in Conferenza dei servizi sono stati ottemperati
Massimo Negriolli (Presidente Cts)

emessi nell'aria, partendo dai risultati relativi ai due cantieri pilota Roggia Armanelli e Rio Lavisotto effettuati a settembre 2022. In particolare il Laboratorio ha misurato l'esposizione relativa alla movimentazione della terra con gli scavi, e previsto le contromisure. Risultato: se si lavorasse in un ambiente confinato, cioè all'interno di una tensostruttura (simile a quella utilizzata per la bonifica del Rio Lavisotto), e con tutti i dispositivi di protezione ambientale, le emissioni di inquinanti all'esterno verrebbero abbattute del 90-95%, mentre all'interno della tensostruttura al 75-80% (il 29 marzo).

Lo studio è stato illustrato, nello specifico, a Francesco Pizzo, direttore dell'Unità operativa di igiene e sanità pubblica dell'Azienda sanitaria, e a Dario Uber. «Il lavoro in ambiente confinato – spiega quest'ultimo – permette di contenere l'esposizione alle polveri da parte dei lavoratori e della popolazione. I livelli di rischio sono accettabili e controllabili». Secondo il direttore dell'Uopsal, che fa parte del comitato tecnico scientifico dell'Osservatorio ambientale del bypass, le proiezioni elaborate dall'Università Tor Vergata restituiscono «dati confortanti». La tensostruttura sarebbe sufficiente per contenere i rischi. Su il T, già nei mesi scorsi, l'Appa e i tecnici di Rfi avevano precisato che la quota marginale

del 5% non rappresenta una quota di rischio per la popolazione, perché le misurazioni delle emissioni fatte dai cantieri pilota hanno dato concentrazioni di inquinanti fuori dell'ambiente confinato molto basse. Per quanto riguarda l'interno del cantiere, l'80% dei parametri è inferiore ai valori limite di esposizione professionale, mentre il resto va migliorato per evitare rischi per i lavoratori. Ieri mattina, inoltre, il comitato tecnico scientifico ha messo i sigilli al suo primo report. «Il



Comitato Il presidente Massimo Negriolli



Uopsal Il direttore Dario Uber

ambienti di lavoro (Uopsal) dell'Azienda sanitaria provinciale. Lo studio era stato già presentato la scorsa primavera al consiglio comunale di Trento nell'ambito della seduta straordinaria sulla circoscrizione ferroviaria. Il Laboratorio di ingegneria ambientale dell'Università di Roma Tor Vergata ha utilizzato uno specifico software per elaborare simulazioni del cantiere del bypass nel tratto che tocca le aree inquinate ex Sloi ed ex Carbochimica. L'obiettivo è quello di verificare l'esposizione di polveri e vapori pericolosi

rapporto sarà pubblicato venerdì o al massimo lunedì – spiega Massimo Negriolli, presidente del comitato e referente della Provincia in qualità di direttore d'Ufficio per lo sviluppo del corridoio del Brennero – Il report racchiude tutte le analisi fatte dai gruppi della parte ambientale e della parte della sicurezza del lavoro del comitato. Sostanzialmente è emerso che gli elementi prescrittivi dati in sede di Conferenza dei servizi al Piano di fattibilità tecnico-economica sono stati ottemperati».

T. D. G.