



«Aree inquinate, va chiarito se si può scavare»

Claudio Geat teme i pericoli per lo scavo di materiale in parte tossico

«Forse è opportuno precisare, in modo chiaro e privo di tecnicismi, se il previsto cantiere ferroviario può comportare pericoli per i lavoratori e per la popolazione. Perché» dice l'ingegner **Claudio Geat (nella foto)** «presidente della Circonscrizione Centro storico-Piedicastello «i pericoli sono esistenti, come è stato precisato dalla stessa Università di Tor Vergata, che ha realizzato uno studio, pagato da Rfi e consultabile sul sito dell'Osservato-

rio ambientale». Il cantiere prevede la realizzazione di uno scavo molto largo e molto profondo (fino ad oltre 20 metri di profondità), con esproprio di oltre un ettaro delle aree Sin ex Sloi ed ex Carbochimica. «Sarà portato in superficie moltissimo materiale in parte altamente tossico e fortemente cancerogeno» osserva Geat, per il quale c'è un grosso punto di domanda anche per le aree ferroviarie a nord dell'ex Scalo Filzi, finite sotto sequestro

perché inquinate. Per evitare pericoli, l'Università di Tor Vergata prevede che si lavori in ambiente confinato, sotto una campana protettiva che isoli il cantiere dall'esterno e in cui gli operai opereranno con maschere antigas per evitare i vapori tossici. «Purtroppo» aggiunge Geat «questa condizione non è tecnicamente realizzabile, come ampiamente dimostrato nel cantiere delle rogge, molto più piccolo di quello della ferrovia, dove odori mol-

to fastidiosi sono stati percepiti ripetutamente dai residenti e dove parte dei grandi macchinari utilizzati ha lavoro fuori dalla copertura». «Nessuna lavorazione del cantiere ferroviario va effettuata in area Sin e nelle aree confinanti» dice Geat «fino a che non è stato definito nel dettaglio in che modo si possa operare. È completamente sbagliato iniziare qualsiasi lavorazione priva di aver chiarito se è possibile scavare nelle aree inquinate».

BYPASS

L'esecutivo del Consorzio Tridentum definirà il passaggio tra le aree inquinate

Interramento a nord Entro marzo il progetto

Vertice in procura con il consulente Alberto Bellin

Domani, nella seduta del Cts, il Comitato tecnico-scientifico dell'Osservatorio sul bypass, sarà comunicato l'esito dei sondaggi all'ex Scalo Filzi con i relativi effetti sulle modalità di svolgimento dei lavori. L'esito dei sondaggi, sul sito di Appa (Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente) è ora pubblico. Ed è, per i promotori della grande opera un esito rassicurante. Quindi, così come possono partire i lavori all'imbocco sud (Mattarello), potranno riprendere gli scavi all'imbocco nord, propedeutici, con la traslazione provvisoria di via Brennero, all'allestimento delle grandi frese. Ma questi sono lavori che rientrano nel progetto esecutivo parte A, già validato da Rfi. L'esito dei sondaggi permette quindi di procedere con la bonifica in zona Filzi e il prosieguo del cantiere all'imbocco nord.

La novità, accelerata dall'esito dei sondaggi è che, a breve sarà pronto anche il progetto esecutivo parte B, dalla zona ex Scalo Filzi verso nord, con la realizzazione di binari interrati tra la fascia posto sotto sequestro a valle del Cavalcavia dei Caduti

di Nassiriya e, a molte, le aree Sin inquinate ex Sloi ed ex Carbochimica.

L'annuncio è stato fatto nel vertice che si è tenuto ieri l'altro con il procuratore capo **Sandro Raimondi** e i sostituti **Davide Ognibene** e **Alessandro Clemente**, presenti i carabinieri del Noe (il luogotenente **Renato Ianniello** e il tenente colonnello **Enrico Risottino**, comandante del gruppo carabinieri per la tutela ambientale di Venezia con competenza anche per il Trentino), il vertice di Appa (con il nuovo dirigente **Romano Masè**), i rappresentanti di Rfi (accompagnati dal legale, avvocato **Mario Alessandro Bazzani**), di Italferr e del Consorzio Tridentum (capitanato dal colosso Webuild) che si è aggiudicato i lavori. A supportare la procura, come consulente, è il professor **Alberto Bellin**, ordinario di costruzioni idrauliche presso il Dicam, il dipartimento di ingegneria di UniTn, che si occupa di ingegneria degli acquiferi e dei siti contaminati.

Il Consorzio ha comunicato che entro il mese di marzo sarà presentato il progetto esecutivo.

Poi, realisticamente entro quattro mesi, il progetto relativo alla parte più delicata di Trento Nord, sarà validato da Rfi spa, il committente. Nel summit in procura, Appa ha presentato l'esito dei sondaggi, con risultati che sostanzialmente non presentano variazioni rispetto alle analisi condotte da Tridentum. Si è discusso quindi su come procedere con i lavori di cantiere nella massima sicurezza sia nei confronti della popolazione che dei lavoratori che saranno impiegati nei lavori di scavo. Il progetto esecutivo dovrà quindi con chiarezza indicare con quali modalità il Consorzio Tridentum procederà con i lavori di bonifica imposti dalla presenza di inquinanti.

A breve, sarà pronta l'analisi di rischio per la redazione della quale il Consorzio ha dovuto attendere la validazione finale, da parte di Appa, dei sondaggi fin qui eseguiti. Come è emerso nell'ultima seduta del Cts (11 gennaio) le opere in parte B sono valutate in continuità con quelle di parte A dell'imbocco nord tra l'uscita del bypass, lato via Malvasia, e l'ex Scalo Filzi

dove Rfi realizzerà anche lo scavo propedeutico alla realizzazione della stazione provvisoria interrata.

Un tema più volte emerso è quello dell'"effetto diga" e delle relative opere di trasparenza idraulica. Nella seduta del Cts, il Consorzio Tridentum e Italferr hanno comunicato che stanno lavorando ad «una soluzione tecnica che, dalle modellazioni svolte, risulta essere in grado di gestire la problematica». Per il Servizio Bacini montani, **Ruggero Valentinotti** ha posto il tema della necessità di riorganizzare rogge e canali di Trento Nord. Trapela anche che, da oltre un mese, i privati proprietari delle aree inquinate (**Albertini, Tosolini e Dalle Nogare**), raccolti nel Consorzio di bonifica e sviluppo Trento Nord, hanno di nuovo preso in gestione (era passata ad Appa) la barriera idraulica realizzata a suo tempo per bloccare gli idrocarburi dell'ex Carbochimica. Sia il progetto parte A che quello di parte B devono dare massime garanzie anche sulla tutela della falda (dei piezometri sono stati installati per il monitoraggio di acque superfi-



L'ex Scalo Filzi e, a nord, le aree del bypass poste sotto sequestro

ciali e sotterranee). Nell'ultima seduta del Cts, è stato **Francesco Pizzo** (Azienda sanitaria) a proporre una rete di monitoraggio ambientali di misurazione degli inquinanti, per dare di volta in volta indicazioni sulle misure correttive in caso di sformamento. L'obiettivo dei progettisti di Tridentum è non solo di salvaguardare la falda, ma anche di migliorare la situazione con la netta separazione, grazie alla nuova infrastruttura ferroviaria, tra ex Sloi ed ex Carbochimica. Il come sarà chiarito dal pro-

getto esecutivo parte B. L'area Sin espropriata è di poco superiore all'ettaro. E qui la bonifica sarà "essenziale", finalizzata a fare passare i binari, con asportazione di materiale e capping laterale. L'area Sequenza (Podini) tra l'ex Sloi e via Vittime delle Foibe sarà utilizzata per il deposito di materiale di scavo che sarà vagliato, trattato e destinato in discarica speciale (se inquinato) o in una delle cave di smaltimento che il Put (Piano di utilizzo delle terre), ancora da approvare, ha individuato.