

L'assessore. Tonina non nasconde i problemi ma ricorda il finanziamento da 930 milioni

Provincia e Comune hanno convinto Rfi a approfondire l'ipotesi di una bonifica integrale di Trento Nord «Se non risolviamo adesso il problema non lo facciamo più»



«Noi lavoriamo per realizzare l'opera»

«Il progetto di circonvallazione ferroviaria è molto importante per la città di Trento ed è finanziato con 930 milioni dal Pnrr. Chiaro che il nostro compito sia quello di lavorare per realizzare l'opera». Mario Tonina, vice presidente della giunta provinciale e assessore all'ambiente, la mette in positivo annunciando l'invio delle osservazioni sullo Studio di valutazione di impatto ambientale depositato da Rfi. Non si sofferma sulle tante criticità evidenziate dai servizi provinciali nell'analisi del progetto della società ferroviaria, ma non nasconde quello che è sotto gli occhi di tutti come il maggiore nodo da sciogliere, ovvero le modalità di approccio nella zona dei terreni inquinati di Trento Nord.

Tonina ricorda come lì si stia interloquendo con la società ferroviaria ma anche con i ministeri coinvolti per trovare una soluzione non solo per la parte di scavi prevista nel progetto di potenziamento della ferrovia ma soprattutto per cogliere l'occasione e riprendere in mano il progetto di bonifica complessiva di ex Sloi ed ex Carbochimica. «Se non lo facciamo adesso non lo facciamo più» ripete l'assessore. La settimana scorsa è avvenuto un vertice a cui hanno partecipato il sindaco Ianeselli per il Comune, il governatore Fugatti per la Provincia, l'amministratrice delegata di Rfi Vera Fiorani e la commissaria straordinaria per la Verona-Brennero Paola Firmi. A quanto riferito tutti si sono impegnati a lavorare a livello ministeriale per permettere un'accelerazione basata sui vecchi progetti di bonifica. Ma se l'impresa risulterà impossibile, vista anche la scarsa collaborazione dei privati proprietari delle aree, si fa strada anche l'ipotesi di un esproprio con variante urbanistica, per togliere i volumi previsti su quelle aree e rendere più semplice la messa in sicurezza.

CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA

La giunta provinciale individua lacune che non consentono di dare parere favorevole

«Criticità ambientali nel progetto Rfi»

FRANCO GOTTARDI

Allo stato dei fatti la giunta provinciale non può esprimere parere favorevole alla compatibilità ambientale del progetto di circonvallazione ferroviaria. Il dispositivo della delibera approvata ieri mattina dalla giunta è da questo punto di vista molto esplicito; parla infatti di «alcune criticità ambientali non ancora adeguatamente affrontate e risolte» all'interno del Progetto di fattibilità tecnica ed economica presentato da Rete Ferroviaria Italiana. E aggiunge che «la documentazione progettuale depositata presenta carenze documentali e lacune nell'analisi ambientale che non ha consentito di raggiungere in maniera definitiva una valutazione ambientale favorevole».

Se non è una bocciatura poco ci manca, ma non è una bocciatura senza appello. La Provincia si rivolge infatti al Ministero della transizione ecologica a cui trasmette delibera e allegati perché possa valutarli e, qualora ritenuto opportuno, «richiedere le necessarie integrazioni e/o assegnare idonee prescrizioni».

Gli elementi di possibile impatto ambientale dell'opera sono presi in considerazione uno ad uno, così come proposti dai diversi Servizi a cui l'Agenzia per l'ambiente ha richiesto un parere, e sintetizzati nell'allegato A della delibera, che poi riporta nell'allegato B per esteso tutti i pareri raccolti. Il nodo più intricato da sciogliere, quello che impedisce di dare un parere positivo, è l'interferenza dei lavori con le aree inquinate di Trento Nord. La criticità principale riguarda lo scavo del materiale inquinato e i possibili impatti.

Viene innanzitutto evidenziato un macroscopico errore nella progettazione di Rfi, che presume che all'inizio dei suoi lavori la bonifica delle rogge demaniali sarà completata; il fatto è che tra tra le rogge presumibilmente ripulite inserisce l'Armanelli, che in realtà è di proprietà privata e non è inserita



Una panoramica dall'alto dell'ex Sloi

nei progetti di bonifica in corso (peraltro al momento bloccati per la necessità di una variante). Ciò significa che i terreni che dovranno essere scavati in corrispondenza della roggia per fare spazio ai binari in trincea sono contaminati e dovranno essere conteggiati e gestiti all'interno del progetto. Progetto che peraltro - sottolinea l'Appa - non fornisce l'esatta stima del materiale da scavare, vagliare e smaltire. Né si dice dove questi terreni contaminati, da considerare rifiuti speciali, verranno portati per lo smaltimento.

Altra evidente mancanza sottolineata nella delibera della Provincia è che «non risulta definito alcun intervento di tutela della popolazione circostante rispetto alle emissioni contaminanti volatili derivanti dall'escavazione

dei terreni» all'ex Sloi, all'ex Carbochimica e nella roggia Armanelli. E qui la richiesta è di scavare in ambiente confinato all'interno di una struttura dotata di impianto di aspirazione e filtraggio dell'area.

Carenze vengono riscontrate anche laddove il progetto non valuta l'ipotesi di dover gestire durante gli scavi anche acque di aggotamento che potrebbero risultare contaminate, così come non è previsto un adeguato programma di monitoraggio nella parte meridionale delle aree durante le fasi operative del cantiere. A questo proposito la necessità di spostare la barriera idraulica attualmente in funzione nella parte sud della Carbochimica dovrà secondo la Provincia essere l'occasione per potenziare l'impianto



Ferrovia e roggia nella parte sud dell'ex Carbochimica

rendendolo così funzionale al probabile aumento dei flussi di acqua contaminata durante i lavori.

L'analisi da parte dei servizi provinciali ha evidenziato anche informazioni discordanti per quanto riguarda l'apprestamento delle aree di stoccaggio e in ogni caso si chiede di aumentare lo spessore del pacchetto di impermeabilizzazione, il cosiddetto capping, previsto su Sloi e Carbochimica per il deposito provvisorio dei materiali scavati.

A proposito dei 2,1 milioni di metri cubi di materiale scavato negli 11 chilometri di gallerie sotto la Marzola, la Provincia si chiede come mai solo il 10% venga utilizzato in Trentino per il ripristino di una cava quando in realtà lungo l'asta dell'Adige ci sarebbero

molte altre vecchie cave da riempire, minimizzando così i costi e l'inquinamento.

Correttivi e integrazioni vengono richiesti anche per quanto riguarda i possibili impatti in fase di cantiere sulle acque superficiali e sotterranee. Come si chiede di aggiornare i dati sullo stato delle sorgenti. Sono state inoltre riscontrate interferenze, da correggere, con alcune condotte fognarie. Tutte indicazioni che lunedì verranno inviate sotto forma di osservazioni alla commissione nazionale incaricata delle Valutazioni di impatto dei progetti finanziati dal Pnrr. Valutazioni che dovranno essere rapidissime perché il 14 marzo è già fissata la conferenza dei servizi chiamata a dare un giudizio sul Progetto di fattibilità di Rfi.

COMUNE

Una vittoria per Maschio: «Solo buonsenso, speriamo venga recepita»

Prima la bonifica, poi tutto il resto

Subordinare l'avvio dei lavori per la circonvallazione ferroviaria all'attivazione di un cantiere pilota a Trento Nord, per verificare se quella parte di progetto, la più delicata dal punto di vista ambientale, sia fattibile. Dopo giorni di trattativa la proposta di Andrea Maschio, sostenuta anche da altri due consiglieri di opposizione, Silvia Zanetti e Marcello Carli, è stata fatta propria dalla maggioranza a palazzo Thun ed è stata votata quasi all'unanimità, con la sola astensione dei tre Fratelli d'Italia. Una vittoria per l'esponente di Onda Civica. Che la situazione di quei terreni la conosce bene essendo, come ingegnere, responsabile per la sicurezza del cantiere di bonifica delle rogge demaniali, attualmente fermo in attesa dell'approvazione di una variante da parte del ministero.

Una bella soddisfazione, consigliere Maschio, dopo una lunga battaglia. È stata la svolta. Sappiamo tutti che è solo un parere non vinco-

lante ma chiaramente la speranza è che lo diventi. All'inizio non volevano accogliere la proposta ma poi il sindaco ha capito che questa è la chiave di volta. Perché se dal cantiere pilota si vedrà che non c'è la possibilità di proseguire almeno non si saranno fatte opere inutili e non saranno state abbattute inutilmente le case di tanta gente. In caso contrario si potrà procedere con maggiore tranquillità.

Nei suoi interventi in aula Lei è sempre stato molto drastico, evocando la possibilità di un disastro ambientale. È così pericolosa la situazione?

Basterebbe mettere il naso nella Carbochimica e sentire gli odori che ne escono per capirlo. Sul lato Sloi il materiale, piombo tetraetile, è ancora peggiore anche se i quantitativi relativamente al progetto Rfi sono minori.

Poi c'è lo scavo sotto i binari, quello che La preoccupa di più? Il problema è che lì non sappiamo bene fin dove è arrivato l'in-

quinamento. Il problema è riuscire a scavare senza bucare lo strato di argilla che si trova tra i 12 e i 15 metri di profondità e che difende la falda sottostante dalle possibili infiltrazioni inquinanti. Si scaverà con dei diaframmi che l'assessore Facchin sostiene non arriveranno a quelle quote, ma quella è la mia paura maggiore. E poi c'è la questione dei costi.

Cioè? Secondo me ci vorranno 300 milioni di euro solo per lo scavo e lo smaltimento dei terreni necessari per realizzare i binari in trincea tra Sloi e Carbochimica, prima ancora di calcolare la variante necessaria per includere nella bonifica la roggia Armanelli, che nel progetto Rfi è stata erroneamente esclusa. Il mio è un calcolo a spanne ma nessuno finora mi ha mai smentito su questo.

Intanto vediamo se sarà accolta l'idea del progetto pilota. Certo. Me lo auguro. Anche perché non mi sembra di aver avuto un'idea geniale. È una que-

stione di buonsenso. Tra l'altro in caso contrario, se si dovesse procedere con un progetto da centinaia di milioni per poi scoprire troppo tardi che non si può realizzare la parte finale, qualcuno potrebbe anche invocare, non a torto, un danno erariale. Non mi pare cosa che un amministratore pubblico possa permettersi di rischiare. F.G.



Andrea Maschio è consigliere comunale di opposizione per Onda Civica

Polemica sulle procedure accelerate di approvazione del progetto «Tempi troppo stretti per la Via, è una presa in giro»

La Conferenza Nazionale dei Servizi, chiamata ad esprimere il parere finale sul progetto di circonvallazione ferroviaria di Rfi è stata fissata, in modalità semplificata e asincrona, per il 14 marzo 2022. E siccome in quel frangente dovrà essere presa in considerazione la Valutazione di impatto ambientale, i cui termini per le osservazioni sono scadute ieri, significa che la Commissione nazionale Via-Pnrr in soli 15 giorni dovrebbe esaminare oltre alle oltre 1000 pagine del Piano di Fattibilità Tecnico

Economica (PFTE) almeno altrettanta documentazione relativa alle osservazioni formulate da enti e cittadini, e redigere il suo parere per consegnarlo alla Conferenza dei Servizi. Una presa in giro secondo NoTav e Gruppo 11 domande, che hanno posto il problema alla Cabina di regia Pnrr presso il governo, chiedendo l'annullamento della procedura o il ripristino dei tempi di legge per la Via. In caso contrario minacciano di fare ricorso al Tar.