

La nuova Circonvallazione Ferroviaria di Trento nelle aree inquinate della ex SLOI e Carbochimica. Possibili gravi danni alla salute dei lavoratori dei cantieri e dei residenti a Trento Nord.

Esistono forti timori che dai prossimi cantieri installati nelle aree interessate dalle dismesse produzioni di SLOI e Carbochimica si propaghino inquinamenti non controllabili, E questo a causa delle reticenze sulla consistenza degli inquinamenti esistenti, delle metodologie ipotizzate per contenere la diffusione degli inquinanti durante i lavori, delle presumibili violazioni delle norme in vigore per i disinquinamenti e del ruolo apparentemente non imparziale delle istituzioni pubbliche chiamate a garantire salute pubblica e adeguatezza dei lavori.

1. Non convince il progetto dei lavori in ambiente confinato.

Nel corso delle proprie relazioni al Consiglio Comunale straordinario che si è tenuto martedì 28 marzo presso il Municipio di Trento, l'ing. Alessandro Lenci, per conto di Italferr, e il professor Verginelli della Università di Tor Vergata - Roma, consulente di Italferr, hanno assicurato che quella parte dei lavori di realizzazione della Circonvallazione Ferroviaria AC/AV di Trento - parte del progetto di quadruplicamento delle linea di accesso alla nuova galleria di base del Brennero - che riguarderanno le aree inquinate del SIN (Sito Inquinato di Interesse Nazionale) di Trento Nord "avverranno in ambiente confinato al fine di garantire la sicurezza dei lavoratori e degli abitanti della zona".

Si tratta della prima volta che RFI dichiara che adotterà anche nei prossimi cantieri della Circonvallazione la metodologia impiegata nella bonifica in corso delle rogge demaniali che fanno parte dello stesso SIN di Trento Nord.

Nel verbale dei Verificatori di Tipo B (un organismo di verifica e validazione della progettazione esecutiva) ¹ l'adozione di tale metodologia era ancora subordinata ai risultati della campagna di monitoraggio svolta dal 21 al 23 dicembre 2022, ai risultati della campagna di monitoraggio del "cantiere pilota" svolta dal 14 al 16 settembre 2022 e ai risultati della campagna di soil-gas ².

E' molto forte e facilmente documentabile l'impressione che la "concessione" di RFI sia fatta per "passare la notte" e poi ritornare alla consueta modalità di sottovalutare la pericolosità per i lavoratori dei cantieri e per gli abitanti circostanti al SIN di Trento Nord della realizzazione dell'opera su terreni pesantemente inquinati da piombo, piombo tetraetile, mercurio ed idrocarburi policiclici aromatici (IPA).

Fra i documenti a difesa inviati da RFI al TAR del Lazio, dove è in corso un processo amministrativo che vede opposti 23 cittadini ed un sindacato, contrari al tracciato della Circonvallazione Ferroviaria di Trento, e RFI, stazione appaltante della stessa, esiste un documento intitolato "Relazione Specialistica - Sistemi di Sicurezza lavorazioni in ambiente confinato". Questo documento in realtà ricopia il sistema e le metodologie utilizzate per il lavoro di bonifica delle

¹ Questa attività serviva per integrare, con le prescrizioni avute dall'opera, il Piano di Fattibilità Tecnica ed Economica posto a base del bando di gara per "l'appalto integrato", la cui procedura si è conclusa il 14 novembre 2022 (mentre la assegnazione dei lavori è avvenuta i primi giorni di marzo 2023).

² Nuova metodologia per la ricerca di inquinanti nel sottosuolo, cfr. per esempio https://www.arpalombardia.it/Pages/new_11_11_20151046.aspx

rogge demaniali attualmente in corso a Trento Nord. Peccato che il suolo da bonificare da parte di RFI nei cantieri della Circonvallazione non sia largo circa 2 metri come nel caso delle rogge ma riguardi un fronte di scavo di larghezza che varia da minimo 15 ad un massimo di 25 metri mentre solo le macchine per la realizzazione dei diaframmi e dei muri accanto alla linea storica ed ai binari della nuova linea abbiano dimensioni che superano i 10 metri di altezza³. E invece RFI propone il profilo di un capannone di contenimento che nulla ha a che vedere con la bonifica delle aree inquinate e che ha dimensioni ridicole. RFI fa vedere poi a pagina 8 della Relazione una sezione di questo capannone dove, in cinque metri lineari, la zona di scavo occupa metà dello spazio mentre negli altri 2,5 metri ci starebbero un camion ed un escavatore. Insomma apparentemente una presa in giro.

Un altro allegato al ricorso al TAR del Lazio è la recente relazione inviata al Ministero dell'Ambiente da parte dell'ing. Groff, Dirigente Generale della Agenzia Provinciale per le Opere Pubbliche (APOP) di Trento, che sovrintende alla bonifica in corso delle rogge demaniali. Si evince da questa relazione che il sistema di funzionamento degli scavi in ambiente confinato, attualmente adottato in via sperimentale appunto per la bonifica delle rogge, presenta alcune significative criticità. In primis il capannone appare inadeguato perché non provvisto di doppia camera, con la conseguenza che quando i camion escono o entrano nel capannone l'aria interna carica di elementi fortemente inquinati si disperde nell'ambiente. In secondo luogo nel momento della estrazione dei tubi che servono per realizzare il jet grouting⁴ di cemento e bentonite, o della estrazione delle palancole posizionate (infisse nel terreno) a lato della zona da scavare, si producono con elevatissima probabilità sbuffi di inquinanti che risalgono e che si volatilizzano nell'ambiente. Sempre dalla relazione dell'ing. Groff emerge anche che lo stesso mix design pensato per realizzare la soletta su cui far operare le macchine per gli scavi, che inizialmente si voleva composto da bentonite e da cemento, non garantirebbe una tenuta stagna in quanto la soletta realizzata non aderisce perfettamente alla palancola e permette la risalita in superficie di materiale inquinato e di vapori di sostanze tossiche e nocive.

Va sottolineato che paradossalmente il sistema usato per bonificare le rogge di Trento Nord è, ad oggi, il sistema più avanzato e tecnologicamente efficace che si conosca per il disinquinamento di siti inquinati da piombo e IPA. Ne discende che le criticità sopra segnalate, che minacciano la dispersione di inquinanti in aria ed in acqua nonostante si operi con un fronte di scavo non più largo di 3 metri, non potranno che aumentare gravemente in uno scavo destinato ad ospitare i nuovi binari largo fra i 15 ed i 30 metri e profondo almeno 21 metri (quota di progetto a cui verranno infissi i diaframmi). Appare evidente la conclusione che la metodologia individuata per i lavori non è valida. In altri termini il capannone per il condizionamento dovrebbe avere dimensioni minime di 30x30 metri, essere alto 12/13 metri, e perciò (visti dimensione e peso) avrebbe non poche difficoltà ad essere spostato lungo il cantiere. Invece il capannone proposto da RFI appare assolutamente inadeguato alle necessità della bonifica che comunque RFI deve svolgere sui terreni del SIN che verrebbero attraversati dall'opera.

2. Le analisi sulla presenza degli inquinanti sono carenti.

Sempre nelle loro relazioni al Consiglio Comunale di Trento l'ing. Lenci ed il prof. Verginelli hanno parlato: a) di tre campagne di verifica e di monitoraggio operate da RFI, ovvero del "cantiere pilota" (la "buchetta pilota", come è stata definita dai Comitati di cittadini contro la Circonvallazione) svolte fra il 14 ed il 17 settembre 2022; b) del monitoraggio presso il cantiere per il disinquinamento delle rogge demaniali di Trento Nordc che si è svolto dal 21 al 23 dicembre 2022; c) della campagna di soil gas.

³ Anche queste macchine, essendo impiegate nel SIN inquinato, dovranno operare in ambiente confinato.

⁴ l'iniezione nel terreno di una miscela cementizia ad alta pressione (fino a 600 atmosfere) attraverso piccoli ugelli al fine di consolidare i terreni di fondazione o per la formazione di [diaframmi](#).

Candidamente i due hanno ammesso che la campagna di soil gas, prevista ancora per maggio 2022 e poi rimandata, non si è mai svolta in quanto i proprietari privati della aree inquinate di Trento Nord non hanno mai consentito l'accesso né a RFI né ad altri.

Di fronte alle rimostranze di un consigliere comunale che si chiedeva il motivo del mancato rinvenimento di quote elevate di piombo tetraetile nella Fossa degli Armanelli ed ironicamente si chiedeva se “eravamo davanti ad una situazione di inquinamento mai esistita”, l'ing. Rampanelli, dirigente di APPA, affermava di essere anch'egli stupito del dato non rilevato e di aver fatto, lo stesso giorno, un prelievo della terra movimentata dalla simulazione del cantiere pilota del settembre 2022 e che i risultati di queste analisi indicavano un grado di inquinamento di “due/trecento volte superiore ai valori massimi di legge”.

Nel corso del mese di marzo 2023 sono invece divenuti noti i risultati delle analisi condotte sulle rogge di Trento Nord e sul cantiere della relativa bonifica, operate per conto di Ecoopera, la società che si è aggiudicata l'appalto, dalla ditta Zulberti di Bolzano. Incontrovertibilmente da queste analisi emergono sia il funzionamento incerto della metodologia adottata per la bonifica (l'ambiente confinato) sia la presenza nelle acque sotterranee di un aumento significativo (superiore alle tabelle del Codice degli Appalti) degli IPA (benzene, fluorene, naftalene, ecc., sostanze classificate come tossiche e cancerogene) sia l'aumento fino a 7 volte del piombo in aria fra il momento della determinazione del “bianco atmosferico” (il valore di riferimento ante misurazioni) ed il valore registrato mensilmente nei monitoraggi.

In altre parole, al netto degli “effetti speciali mediatici” connessi alla seduta del Consiglio Comunale del 14 marzo 2023, i dati circa il reale inquinamento delle aree di Trento Nord dove dovrebbero transitare i nuovi binari della Circonvallazione Ferroviaria risultano pesantemente carenti. E quelli pubblicati (sia da APOP che da APPA e da Italferr) certo non autorizzano un intervento su quelle aree.

L'assenza dei dati circa il soil gas è di particolare importanza. Si tratta infatti di uno degli strumenti tecnologici più avanzati per verificare la presenza di inquinanti come dichiara lo stesso prof. Verginelli in un lavoro dal titolo “Sistemi di campionamento dei soil-gas attivi e passivi” redatto unitamente al prof. Renato Baiocchi e pubblicato dal Laboratorio di ingegneria civile ed ing. Informatica del Università degli Studi di Roma “Tor Vergata”. Come si può agevolmente verificare in tale testo, a pagina 7 si legge della necessità di utilizzare i campionamenti di soil gas: “laddove l'applicazione di tali equazioni determini un valore di rischio non accettabile per via di esposizione ad inalazione di vapori outdoor e/o indoor dovranno essere eventualmente previste campagne di indagini (misure di soil – gas, campionamenti dell' arie indoor e outdoor) allo scopo di verificare i risultati ottenuti mediante applicazione del modello di analisi di rischio”. Di seguito lo studio del prof. Verginelli elenca i “Pro ed i Contro del Monitoraggio di Soil -gas” ed è dalla lettura di questi che per la ennesima volta si riproduce il dubbio che nei progettati lavori per la Circonvallazione sia assente quel principio di precauzione che dovrebbe invece presiedere a qualsiasi analisi sugli inquinamenti e a qualsiasi valutazione dei relativi risultati. Fra i “pro” il Professore mette che “Le misure di soil – gas permettono di verificare le reali criticità per i percorsi di volatilizzazione outdoor ed indoor”, mentre, guarda caso, fra i “contro” annovera “l'aumento dei costi di caratterizzazione” e “la dilatazione dei tempi di intervento (almeno 1 o 2 anni)”. E' possibile che questi ultimi siano i motivi veri per cui a RFI la campagna soil gas sembra superflua in quanto metterebbe l'opera fuori dai tempi di realizzazione previsti per gli interventi previsti nel PNRR?

3. “il diavolo fa le pentole ma non i coperci”.

Stando al Piano di Fattibilità Tecnica ed Economica (di seguito PFTE) la nuova Circonvallazione Ferroviaria di Trento dovrebbe essere realizzata traslando verso ovest, sul terreno inquinato di proprietà ex SLOI, i due binari della linea storica, che transiterebbe a circa meno 1,5/2,00 metri sotto l'attuale piano di campagna ed impatterebbe la Fossa degli Armanelli, mentre i due binari della nuova linea verrebbero realizzati attraverso la costruzione di una trincea aperta sotto gli attuali binari della linea storica ad una profondità media di meno 8,00 metri dal attuale piano di campagna, in un'area, l'areale ferroviario, che divide la zona ex SLOI del SIN dalla zona ex Carbochimica.

Considerando che la nuova linea sarebbe installata su area di sua proprietà non inclusa nel SIN di Trento Nord, anche se con esso confinante, RFI ha più volte dichiarato che dette aree non sono inquinate e fino ad ora ha evitato di caratterizzare il terreno o di effettuare sondaggi su quelle aree. Non sono neppure noti i dati di un sondaggio⁵ realizzato (non si sa quando) da RFI per conto del Comune di Trento fino alla profondità di 16 metri sotto il piano di campagna. Neppure la pubblicazione da parte di RFI e di APPA dei risultati delle due campagne di monitoraggio di cui abbiamo scritto in precedenza (avvenuta il 7 aprile 2023 ad opera dell'Osservatorio per l'Ambiente e la Sicurezza sul Lavoro) dà notizia del suddetto sondaggio.

RFI dunque dà una interpretazione difforme sia al contenuto che alla lettera del regime speciale che norma le opere di cui all'allegato IV del D.L. 77/2021⁶. In particolare RFI delega ad un suo organo interno, i verificatori di tipo B, il rispetto delle prescrizioni avute dall'opera nel corso del procedimento amministrativo di approvazione (ben 220 e quasi tutte costituenti condizioni di approvazione). In questo modo RFI sembra non applicare neppure la condizione n. 7 della Commissione Tecnica PNRR PNIEC: questa prevede che tutti i terreni movimentati devono essere caratterizzati e stabilisce che la caratterizzazione avvenga ANTE OPERAM, prima della progettazione esecutiva, e che a realizzarla siano la Provincia Autonoma di Trento e la sua Agenzia Provinciale per la Protezione dell'Ambiente APPA, mentre delega al Ministero dell'Ambiente (già MITE) la vigilanza sulla applicazione.

Insomma, secondo quanto stabilito da una delle condizioni formulate per la approvazione dell'opera da parte della Commissione PNRR PNIEC (a cui il citato Decreto legge 77/2021 attribuisce la funzione di Valutazione di Impatto Ambientale per le opere del PNRR) RFI dovrebbe ora, prima di procedere a qualsiasi cantierizzazione, caratterizzare tecnicamente quei terreni e non limitarsi, come ha dichiarato, a realizzare alcuni sondaggi campione in sei punti concordati con APPA.

In direzione di una vera caratterizzazione dei terreni inquinati si muove anche l'art. 126 bis della legge Finanziaria dello Stato approvato dai due rami del Parlamento in data 29 dicembre 2022 che stanziava 2 milioni di euro per verificare il grado di inquinamento, la sua profondità e la sua estensione nell'areale ferroviario fra le aree ex SLOI ed ex Carbochimica.

A nulla pare sia servito neppure il pronunciamento sul tema da parte del Consiglio Provinciale di Trento il quale, in una seduta speciale tenutasi il 9 febbraio u.s., approvava un ordine del giorno che chiedeva ad APPA di provvedere alla attuazione del disposto della norma contenuta nella legge di Bilancio dello Stato.

I termini usati sia nell'art. 126 bis della legge di Bilancio dello Stato sia nella richiamata condizione n. 7, si riferiscono ragionevolmente a caratterizzazione dell'areale ferroviario da realizzare in

⁵ Reso noto attraverso una dichiarazione alla stampa da parte dell'Assessore alla Mobilità del Comune di Trento, ing. Ezio Facchin.

⁶ Decreto legge 31.5.2021, n. 77, convertito con Legge 29.7.2021, n.108; l'Allegato IV elenca le opere soggette alla procedura speciale per i progetti del PNRR (la Circonvallazione Ferroviaria di Trento è tra queste).

coerenza con la caratterizzazione dei limitrofi terreni del SIN avvenuta da parte di APPA nei primi anni 2000. Essendo i terreni confinanti e di fatto racchiusi nelle aree SIN la caratterizzazione da operare deve essere congrua con quella effettuata a suo tempo e prevedere un analogo monitoraggio, con prelievi in grado di indagare sullo stato dei terreni sotto i binari (sondaggi in obliquo al fine di non interferire con il funzionamento della linea ferroviaria), da effettuare circa ogni 20 metri lineari, con profondità almeno fino a 21 metri (in analogia con la profondità dei diaframmi) e con campioni ogni metro.

I recenti risultati circa la bonifica delle rogge di Trento Nord hanno infatti sciolto ogni dubbio anche sulla presenza di piombo tetraetile (peraltro già individuato da APPA in due campioni nel 2004) nell'area ex Carbochimica mentre continuano ad essere sconosciuti i dati di inquinamento sotto la linea e l'areale ferroviario.

Se questo non bastasse ad avvalorare l'ipotesi dell'insufficienza delle analisi in programma è anche l'art. 84 ter delle norme di Attuazione del Piano Regolatore Generale del Comune di Trento, introdotto a seguito della chiusura di SLOI e Carbochimica e fino a poco tempo fa considerato vanto e fiore all'occhiello delle politiche ambientali delle amministrazioni comunali. Esso infatti, riguardando proprio le aree fuori dal SIN obbliga comunque alla caratterizzazione dei terreni e toglie qualsiasi pretesto a RFI circa l'osservanza di questo obbligo.

4. Il ruolo non trasparente di APPA

Nel corso del tempo l'atteggiamento di APPA sulla situazione degli inquinamenti a Trento Nord è mutato.

Se in prima battuta il parere espresso sul Progetto di Fattibilità Tecnica e d Economica della Circonvallazione (e contenuto nella delibera della Giunta Provinciale n. 274/2022) è stato uno dei principali elementi di denuncia delle criticità dell'opera nel prosieguo della vicenda il ruolo della Agenzia Provinciale è cambiato.

Segnale importante di questo mutamento è la lettera che APPA invia al Presidente della Circoscrizione Centro Storico - Piedicastello ing. Claudio Geat, dove rispondendo ad alcune domande della Circoscrizione scriveva che APPA non aveva contezza di un passaggio del piombo dalle aree SLOI a quelle della Carbochimica, mentre nella stessa lettera, nella parte finale, si ricordava invece che proprio nella caratterizzazione fatta da APPA all'inizio degli anni 2000 dei terreni della ex Carbochimica in 2 punti si erano trovate evidenze di piombo tetraetile (che testimoniava la migrazione ed il passaggio dei dette sostanze sotto le rotaie della linea storica del Brennero).

Non solo. Sempre sulla stessa vicenda è venuta alla luce anche una email inviata dall'ing. Rampanelli, dirigente di APPA, ad un membro dei Comitati contro la circonvallazione nella quale il dirigente della Agenzia si scusava di aver dimenticato di citare la presenza di piombo nell'area Carbochimica nel corso della conferenza stampa che annunciava la ripresa della bonifica delle rogge, dopo la sospensione dovuta al cattivo funzionamento della prima metodologia adottata per la bonifica stessa.

Discutibile inoltre è stato l'atteggiamento della Agenzia circa la valutazione dei dati forniti da APOT al Ministero dell'Ambiente in ottemperanza dei disposti contenuti nella convenzione relativa all'appalto di bonifica delle rogge: ci si è precipitati a dire che l'inquinamento era comunque sotto le soglie massime di legge (affermazione vera solo per quanto riguarda l'aria) e si è voluto non dare peso sia alle critiche sulla metodologia di indagine fatte dal prof Claudio della Volpe dell'Università di Trento sia agli allarmanti dati circa il piombo in aria, aumentato di ben 7 volte nonostante i

prelievi si siano verificati in inverno, con temperature mai superiori ai 10 gradi centigradi, mentre il “bianco climatico” era stato misurato ad agosto con temperature superiori ai 20 gradi centigradi! Una modalità, come dicono le note scritte dal prof. Della Volpe che evidenzia un “errore sistemico”, che sembra adottata per “minimizzare” la dispersione di inquinante in aria.

Infine è la stessa nomina del Direttore di APPA, il dott. Menapace, a membro dell’ Osservatorio sull’ Ambiente e la Sicurezza sul Lavoro, nato a seguito di un accordo fra Comune, Provincia ed RFI e da quest’ ultima finanziato con 200.000 euro (stessa cifra stanziata dalla Provincia Autonoma di Trento), a mostrare sia la non terzietà dell’Osservatorio sia il mutamento dell’atteggiamento della Agenzia Provinciale per l’Ambiente che in questo modo svolge contemporaneamente la funzione del controllore e del controllato.

Il fatto stesso di non aver fino ad ora provveduto, unitamente alla Provincia Autonoma di Trento, a dare corso alla succitata Condizione n. 7 della Determinazione Finale della Commissione PNRR/PNIEC, che voleva fosse APPA e la PAT, a “caratterizzare tutti i terreni movimentati”, quindi anche quelli dell’ areale ferroviario che divide in due il SIN di Trento Nord, la dice lunga sul sia degli amministratori locali sia dell’Agenzia per l’ Ambiente, che pare non ancora risolta dalla pessima figura fatta nella vicenda della acciaieria di Borgo, della discarica di Monte Zaccon e della cava Italcementi a Sardinia.

Sulla non terzietà dell’ Osservatorio sono intervenute fra l’altro le stesse organizzazioni sindacali che hanno lamentato come ne siano state escluse sia le organizzazioni dei lavoratori che l’INAIL.

E’ questo il motivo, la terzietà insomma, che ha porterà i Comitati ed il Movimento No TAV a manifestare sotto APPA (è indetta per venerdì 14 aprile una manifestazione in piazza Erbe dal titolo “circondiamo APPA”) ed a chiedere che - oltre alla Agenzia Provinciale per l’ Ambiente - a verificare la possibilità del transito della circonvallazione AC/AV di Trento nelle aree inquinate del sito di Trento Nord sia anche la Commissione Ambiente dell’Ordine dei Medici della Provincia Autonoma di Trento, ed in particolare siano quei ricercatori che hanno partecipato alla analisi epidemiologica denominata SENTIERI che ha evidenziato in città dati anomali circa il morbo di Parkinson e dell’ Althzheimer, e di alcuni tipi di cancro relazionabili alla presenza sul territorio della ex SLOI e nel contempo ha denunciato che la speranza di vita per la platea dei lavoratori ex SLOI è di ben 16 anni inferiore a quella dei loro coetanei che hanno lavorato in altre aziende cittadine.

5. Per una corretta applicazione dell’ articolo 242 ter del Codice dell’ Ambiente

Con disposizione introdotta dall’ art. 52, comma 1, del D.L. n. 76/2020 (il famoso decreto “sblocca cantieri”, uno dei pilastri della deregulation ambientale ed urbanistica italiana) è stato variato, attraverso la introduzione di un nuovo articolo, l’art. 242 ter, il Codice dell’Ambiente (il decreto legislativo n. 152/2006) al fine di permettere il transito o la realizzazione di opere nei Siti Inquinati di Interesse Nazionale.

Il comma 1 di questo articolo stabilisce: “Nei siti oggetti di bonifica, inclusi i siti di interesse nazionale, possono essere realizzati interventi ed opere ... nonché opere lineari per l’esercizio di impianti e forniture di servizi ⁷ ... a condizione che detti interventi ed opere siano realizzati secondo modalità e tecniche che non pregiudichino né interferiscano con l’esecuzione ed il completamento della bonifica, né determinino rischi per la salute dei lavoratori e degli altri fruitori dell’area”.

L’articolo 242 ter, insomma, per un verso liberalizza gli interventi nei SIN anche prima della loro bonifica totale ma pone due paletti invalicabili a tale liberalizzazione, ovvero che gli interventi

⁷ E’ il nostro caso, n.d.r.

“siano realizzati secondo modalità e tecniche che non pregiudichino il completamento della bonifica, né determinino rischi per la salute dei lavoratori e degli altri fruitori dell’ area”.

RFI ha sempre detto di rispettare queste disposizioni ma i fatti portano ad un’altra conclusione.

Per giustificare il suo intervento RFI ha scritto che quando ci saranno i cantieri della circonvallazione la bonifica delle rogge sarà finita. Invece, in un apposita conferenza stampa sui dati dell’ inquinamento e sulle modalità della bonifica tenutasi presso la Provincia Autonoma di Trento il 27 marzo 2023 i responsabili del progetto hanno affermato che i tempi di bonifica, inizialmente stimati in 2 anni e sei mesi, si sono allungati di molto a seguito delle criticità manifestatesi nelle tecniche di bonifica (ne abbiamo scritto nel paragrafo 2), mentre il Consigliere Comunale Andrea Maschio - che è anche responsabile per la sicurezza del cantiere - ha parlato (nel suo intervento nella seduta del consiglio Comunale del 29 marzo 2023) di raddoppio (da 2,5 a 5 anni) dei tempi per la realizzazione dell’ opera.

Accadrà dunque quello che proprio l’articolo 242 ter esclude ovvero la interferenza fra il cantiere della circonvallazione e la bonifica delle rogge ed in particolare del rio Lavisotto, interferenza rafforzata dal fatto che RFI (o meglio il Consorzio Tridentum vincitore dell’appalto integrato), scavando in aree ancora da caratterizzare, devierà lo stesso tracciato del rio Lavisotto e lo farà transitare davanti allo scalo Filzi in via Brennero, anziché, come avviene ora, a lato della omonima via Lavisotto, davanti al Campo CONI di Atletica Leggera nel quartiere di Cristo Re.

RFI fa finta insomma di perseguire lo stesso risultato della bonifica delle rogge ma in realtà lo intralcia e lo vanifica: basta vedere il PFTE per capirlo (e la legge affida proprio ad APPA il compito di segnalare l’intralcio al Ministero competente, il Ministero dell’ Ambiente, che lo dovrebbe impedire).

Sempre l’articolo 242 ter vieta “modalità e tecniche che pregiudichino la realizzazione della bonifica”.

E’ il caso della traslazione dei binari della linea storica del Brennero che verranno spostati più a ovest sui terreni della ex SLOI. Il PFTE andato a gara prevede su quell’ area un transito a circa meno 1,5/2,00 sotto l’attuale piano di campagna che, come sappiamo, impatterà la Fossa degli Armanelli (proprio quella stessa che nella prima stesura del PFTE RFI si era dimenticata di considerare e non aveva neppure citato fra le aree da disinquinare, pur conoscendo bene il grandissimo grado del suo inquinamento). La caratterizzazione fatta da APPA all’ inizio degli anni 2000 dà conto di un inquinamento della Fossa degli Armanelli fino ad almeno 5,5 metri di profondità e, ricorderete, lo stesso ing. Rampanelli ha raccontato di avere fatto un prelievo del terreno in quell’area in occasione del monitoraggio avvenuto a settembre 2022 e di aver verificato un inquinamento “due/trecento volte superiore ai limiti di legge”.

Realizzare una soletta di cemento a 1,5/2 metri di profondità, su cui traslare i binari della linea storica, determinerà proprio la impossibilità di un futuro disinquinamento e lo lascerà intatto in una delle aree simbolo di quella modalità di operare fatta di tanto profitto e del disprezzo dei lavoratori e dei cittadini che ha governato quelle aree, costituendo in pericolosissimo precedente per chi vuole per quei siti una “bonifica integrale” e non una mera “messa in sicurezza” tramite un sarcofago di cemento su cui poi realizzare nuova speculazione edilizia.

In realtà, come abbiamo visto RFI neppure rispetta il nuovo l’ art.242 ter del Codice dell’ Ambiente e anche su questo la posizione di APPA appare condiscendente.

Anche in questo caso ad aggravare la situazione sono le dichiarazioni del tecnico di Italferr e del prof. Verginelli durante la seduta straordinaria del Consiglio Comunale del 28 marzo 2023. A precisa domanda i due hanno risposto dicendo che il terreno verrà bonificato fino a quota di falda, ovvero nella sola area ex SLOI fino all'impronta delle rotaie, mentre non ci sarà bonifica in profondità: cosicché la realizzazione dell'opera la renderà per sempre impossibile.

6. Utilizzare l'articolo 21 del regolamento attuativo del Recovery Fund

Da tempo, ed a ragion veduta, ripetiamo che i tempi della bonifica integrale delle aree inquinate di Trento Nord non sono quelli della Circonvallazione e che pensare a quest'ultima come una opportunità per il disinquinamento è foriero di una pessima bonifica e di pesanti dissesti ambientali della città.

L'articolo 21 del Regolamento attuativo del Recovery Fund (il piano europeo che ha originato il PNRR) dà la possibilità di non perdere i finanziamenti avuti in presenza di opere che siano irrealizzabili entro il 30 giugno 2026.

La Circonvallazione Ferroviaria AC/AV di Trento è una di queste opere.

Il Parlamento italiano è chiamato ad esprimersi entro aprile di quest'anno e dovrà, anche alla luce dell'aumento delle materie prime che hanno evidenziato rincari superiori al 30%, togliere dal PNRR le opere a rischio di inesecuzione. Lasciare un'opera come questa dentro il PNRR fa correre alla nostra città ed alla Provincia di Trento non solo grandi pericoli ambientali ma anche il concreto rischio di diventare per anni un cantiere ed alla fine di ritrovarsi a fare i conti con un'opera inutile e distruttiva che diverrà eterna.

Spostare i fondi dalla Circonvallazione ad altre opere non clima-alteranti e ambientalmente distruttive non è perdere un finanziamento (che peraltro in gran parte le generazioni future dovranno restituire) ma adottare il principio di precauzione e la tutela ambientale come bussola del nostro futuro.

Trento 11 aprile 2023

Elio Bonfanti, militante NO TAV