

Disastro ambientale annunciato

Si chiamano Mapei Polyfoamer EWSPFR e MBS MasterRoc SLF 32 i prodotti (additivi, schiume e acceleranti nel consolidamento del cemento) selezionati da Rete Ferroviaria Italiana per lo scavo della galleria a due canne che da Acquaviva di Mattarello arriverà allo scalo Filzi.

La scelta è contenuta a pagina 135 della Relazione Generale al Piano di Utilizzo delle Terre (PUT) di parte B della circoscrizione ferroviaria di Trento, approvato nel novembre 2025 dalla Commissione PNRR-PNIEC.

L'uso di questi prodotti, "normale" in caso di scavo con grosse frese come le TBM, era stato annunciato dalle ferrovie ancora nel 2022 con un "addendo" al Piano di Fattibilità Tecnico Economica della circoscrizione ferroviaria AV/AC di Trento. In quella nota RFI spiegava che tali prodotti avrebbero consentito sia di accelerare gli scavi che di consolidare velocemente la struttura e le volte delle gallerie che questo tipo di frese realizzano mano a mano che avanzano.

L'addendo in questione spiegava inoltre che la velocità dello scavo è proporzionale all'impiego di questi prodotti e che i rischi ambientali consistono nel fatto che si tratta di prodotti altamente inquinanti e tossici che rischiano di cambiare la natura dei terreni scavati trasformandoli da terre e rocce da scavo, ovvero sottoprodotti delle lavorazioni (impiegabili in opere di ripristino ambientale) in rifiuti speciali e pericolosi da conferire presso discariche autorizzate.

I rischi dell'utilizzo di questi prodotti sono contenuti anche nelle pochissime osservazioni fatte da APPA al Piano di Utilizzo delle Terre e sono stati recepiti nella delibera di approvazione del PUT di parte B della Commissione PNRR-PNIEC.

Le scarse osservazioni di APPA, contenute nella documentazione del PUT di parte B, si riferiscono a due aspetti circa l'utilizzo di prodotti di questo tipo. Scrive APPA nel suo parere: "Relativamente agli agenti schiumogeni selezionati MAPEI Polyfoamer EWPS FR e MBS MasterRoc SLF 32 sui quali si è eseguito lo studio ecotossicologico, si chiede di integrare il Piano con le relative schede di sicurezza". Mentre, sempre APPA di fronte alla decisione di RFI di procedere alla caratterizzazione dei terreni scavati "con scelta casuale" per un massimo di un terzo dei cumuli, afferma: "In merito alla caratterizzazione per cumuli non si concorda con la previsione, riportata al paragrafo 5.7.1.3 di operare con scelta casuale. Risultando il numero totale di cumuli pari a 5000 mc prodotti pari a 29 ed il numero m di cumuli da analizzare pari a 15 si ritiene opportuno, anche ai fini della programmazione dei controlli da parte della scrivente Agenzia, prevedere l'effettuazione del controllo di un cumulo ogni due, in modo sistematico".

Alle osservazioni dell'Agenzia per l'Ambiente da riscontro, con una nota anch'essa contenuta nella documentazione pubblicata sul sito del Ministero dell'Ambiente, l'ing. Damiano Beschin, direttore dei lavori della circoscrizione ferroviaria di Trento per RFI, figura nota alla cronaca locale essendo finito sul libro degli indagati (l'ipotesi di reato è "disastro ambientale") per aver nascosto il ritrovamento, nel luglio 2023, di un pesante inquinamento nella parte nord dell'ex scalo Filzi. Vicenda, come si ricorderà, che ha dato vita al sequestro (ancora in corso) di circa un ettaro di cantiere. Nel riscontro alle osservazioni di APPA l'ing. Beschin pubblica le schede di sicurezza dei prodotti che verranno utilizzati per gli scavi mentre aderisce alla richiesta di caratterizzare il 50% dei cumuli di materiale che uscirà dalla galleria sotto la montagna Marzola.

Se si va sul web a cercare le schede di sicurezza dei prodotti che verranno utilizzati come schiume, acceleranti e additivi si scopre che è presente solo la scheda relativa al prodotto della MAPEI mentre per quella della MasterRoc si rinvia alla ditta produttrice del prodotto.

Ma è la lettura di queste schede di sicurezza contenute del "riscontro" dell'ing. Beschin che fa tremare le vene ai polsi.

Se leggiamo le schede di sicurezza di questi prodotti (che riportiamo integralmente in allegato) emerge chiaramente la loro pericolosità sia per i lavoratori che per l'ambiente. A rischio sono le falde ed i corsi d'acqua, la loro fauna e vegetazione. E' noto, infatti, che ad Acquaviva è presente una delle più importanti sorgenti provinciali (che da acqua a Mattarello ed ai paesi limitrofi) mentre lo scavo

della galleria a due canne interessa un compendio montuoso in cui hanno sede circa 250 sorgenti d'acqua.

Un reale principio di precauzione indurrebbe insomma ad evitare l'uso di prodotti di questo tipo, che sicuramente inciderebbero sull'ambiente e sulle riserve idriche del territorio. Se a ciò aggiungiamo che in Veneto l'uso, per la realizzazione di grandi opere, di prodotti simili ha dato origine ad un pesantissimo inquinamento da PFAS, opporsi a simili scelte è essenziale se la principale preoccupazione è per la salute e la qualità della vita degli abitanti di Trento.

In pericolo, infine, sono anche numerose aree nella nostra provincia dove il materiale scavato dovrebbe essere conferito. Se mettiamo assieme la dimostrata inaffidabilità di RFI (confermata anche dai sequestri di parti del terreno da parte della Magistratura) con il tipo di prodotti che verranno utilizzati per accelerare lo scavo ed il consolidamento del calcestruzzo delle gallerie (che come dimostrano le schede tecniche sono pericolosi per i lavoratori ma anche per l'ambiente ed in particolare i corsi d'acqua) emerge chiaramente come la realizzazione della circonvallazione di Trento sia un'opera pesantemente impattante ed ambientalmente distruttiva per la provincia di Trento oltretutto per la città capoluogo, che rischia di produrre nuove contaminazioni mentre diffonde sul territorio l'inquinamento del SIN di Trento Nord.

A poco o nulla servono le dichiarazioni rilasciate in questi giorni dall'Osservatorio per l'Ambiente e la sicurezza sul lavoro che parlano di conferimenti nei siti di destinazione finale solo di terreni in colonna A.

Oltre a trattarsi di una mezza verità (basta leggere il PUT di parte B per sapere che a Sopramonte, a Civezzano a Pergine Valsugana ed a Baselga di Pinè verranno conferiti migliaia di metri cubi di terreni di colonna B) sono in corso modifiche al piano Regolatore Generale di Trento fatte per permettere il conferimento anche di terreni di colonna B (ovvero contaminati e oggi non utilizzabili se la destinazione d'uso delle aree è residenziale e a parco) per i ripristini ambientali. Ed ancora, se i terreni saranno di colonna A lo si saprà solo dopo la loro caratterizzazione, ovvero a valle dello scavo e dell'utilizzo per lo stesso delle schiume e degli additivi fortemente inquinati a detta degli stessi produttori. Ed infine i controlli avverranno soltanto per la metà dei terreni scavati, mentre la sperimentazione ecotossicologica non ha chiarito con esattezza né la natura delle sostanze contenute negli additivi né i tempi di dissolvimento delle sostanze che verranno utilizzate per accelerare gli scavi ed il consolidamento dei calcestruzzi.

Mentre stiamo stendendo questa nota emerge poi un ulteriore grande problema.

Prende sempre maggiormente corpo sia che l'opera durerà altri 10 anni (trasformando la città in un cantiere infinito) sia che lo scavo delle gallerie si potrebbe svolgere solo da sud, con l'impiego di solo di 2 anziché 4 frese TBM. Un quadro nuovo insomma che fa a pugni con il PUT appena approvato modificando significativamente le aree di deposito dei terreni scavati e movimentati e costringendo ad un nuovo dimensionamento del cantiere a sud che, almeno per quanto riguarda i terreni scavati in galleria, dovrà prevedere il raddoppio delle aree di deposito.

Se a questo aggiungiamo che a nord i terreni inquinati (dal piombo tetraetile della SLOI e dagli idrocarburi della Carbochimica presenti in quantità elevatissima nella parte a nord dello scalo Filzi e nelle aree appena a sud del SIN) verranno depositati sull'area del SIN (comparto Carbochimica), in tre capannoni appena a valle della Agenzia delle Entrate, luogo fortemente popolato e limitrofo ad importanti attività lavorative e commerciali, emerge un quadro di assoluta pericolosità per la città che dovrebbe indurre un ripensamento significativo sulla utilità ed i danni ambientali di un'opera come quella in oggetto.

“Dimenticavo”. Per spostare questi terreni (si tratta di circa 3.000.000 di metri cubi di materiale) fra viaggi nei depositi temporanei e trasferimenti nei depositi finali serviranno almeno 400.000 viaggi di camion: 40.000 viaggi all'anno per i prossimi 10 anni. Allo stato attuale non esiste nessun piano pubblico di viabilità su questa questione! Nessun ragionamento è stato fatto sull'inquinamento che una simile scelta produrrà.

L'impressione che la città sia trattata da “danno collaterale” nella realizzazione della circonvallazione ferroviaria è sempre più forte. Fermare i lavori e mettere al primo posto la bonifica integrale delle aree di Trento Nord è la vera emergenza di Trento.

Elio Bonfanti, militante No TAV

Trento, 11 marzo 2026