

# Sui treni 1 milione di tonnellate di rifiuti tossici

FRANCESCO PEDACE

Ora è ufficiale: le discariche fronte mare ed i residui della bonifica dei suoli verranno smaltiti fuori Crotona. Syndial lo aveva annunciato la scorsa settimana con una nota stampa. Poi mercoledì mattina è arrivata la conferma definitiva. Al termine di un tavolo tecnico presieduto dal commissario Belli ed al quale era presente anche il prefetto, sono stati convocati i giornalisti per l'annuncio ufficiale. Volti distesi e sorridenti nella sala Giunta del palazzo del Comune per la piega inaspettata che hanno preso gli eventi, dopo oltre un decennio di dinieghi a qualsiasi richiesta di modifica del progetto di bonifica.

Il nuovo studio di fattibilità non aggiunge più di tanto a quanto è stato detto in conferenza stampa. L'apparato descrittivo è il solito, con l'aggiunta di qualche dato che dà l'idea di quanto sia ancora lunga la strada per restituire alla città quella porzione di territorio. Uno su tutti: i lavori dureranno dodici anni, sulla base di

una stima approssimativa calcolata su una media di smaltimento pari a circa trecento metri cubi al giorno. Il materiale da smaltire, tra discariche fronte mare e scotico dei suoli, si aggira intorno ai seicento mila metri cubi, pari ad un milione di tonnellate; i quantitativi più grossi sono determinati dalla discarica di Armeria, circa quattrocento cinquanta mila metri

**La maggior parte delle scorie si trova sotto la strada consortile**

cubi, la cui rimozione pone il problema di via Leonardo Da Vinci (ex Consortile) e della ferrovia, entrambe adagate sui rifiuti della discarica di Pertusola che arrivano fino al muro di cinta.

Diverse sono le ipotesi di trasferimento valutate da Syndial. Ma i dettagli sono rimandati alla fase di progettazione esecutiva e realizzazione dei lavori, in funzione delle caratte-

**Per il trasporto si ipotizza anche l'utilizzo del porto di Gioia**

ristiche del rifiuto, degli impianti finali individuati e delle modalità operative selezionate. Tre le ipotesi di trasporto: intermodale, via nave e su strada. L'intermodale prevede l'allestimento di un interporto limitrofo all'area di bonifica con convogli ferroviari dedicati sui quali caricare i mezzi o i semirimorchi destinati all'interporto più vicino all'impianto di smaltimento finale.

A parere di Syndial, questa modalità consente di minimizzare i rischi del trasporto su strada in quanto le tratte si riducono drasticamente. Tuttavia bisogna tenere presente la compatibilità della rete ferroviaria con i flussi di trasporto e la disponibilità di un numero sufficiente di convogli da parte del gestore. La società potrebbe decidere di fare uso in una prima fase dell'hub intermodale di Lamezia Terme con destinazione Bologna, al fine di raggiungere gli impianti di smaltimento situati al nord e, sempre da Bologna sulla direttrice Brennero, quelli oltre confine.

Con l'intermodale si ipotizzano i seguenti canali e percentuali di smaltimento: venticinque per cento agli impianti del centro sud e/o Sicilia, cinquanta per cento tra nord est e nord ovest, il resto ad impianti esteri. Stesso schema per il trasporto su strada, mentre per quello via nave, con partenza da Gioia Tauro, si fa riferimento ai

porti del Tirreno del nord per gli impianti di smaltimento situati nel nord ovest del Paese, all'Adriatico per il nord-est, alla Sicilia, ai porti del nord Europa per le piattaforme di smaltimento straniere. Secondo Syndial, massimizzando i volumi di carico, il trasferimento via mare comporterebbe una riduzione degli impatti complessivi di trasporto.