

# La verità sulle traversine joniche. Ma non tutta la verità

## La lettera del 23 ottobre 2015 di Rfi

L'articolo «[Traversine Tossiche alla stazione FS. Indaga la procura](#)» (Silvio Messinetti — il manifesto 17 ottobre 2015) merita alcune precisazioni.

Venerdì 16 ottobre 2015 è stato concluso, nel rispetto delle leggi in materia di sicurezza ambientale, lo smaltimento delle traversine in legno presenti nella stazione Praja-Ajeta-Tortora. Erano state rimosse dai binari, e accantonate in un'area di cantiere, durante i lavori di potenziamento infrastrutturale della stazione.

Il cronoprogramma dei lavori, approvato nei mesi precedenti, prevedeva il loro effettivo smaltimento a partire da venerdì 9 ottobre. Da lunedì 12 ottobre è stato possibile rimuoverle con una ditta specializzata, già peraltro individuata, previa autorizzazione, su istanza di RFI, dell'Autorità giudiziaria (erano state poste sotto sequestro dalla Guardia di Finanza lunedì 5 ottobre).

Rete Ferroviaria Italiana (Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale) realmente, non in teoria come scrivete, utilizza ditte specializzate e certificate per smaltire i rifiuti pericolosi. Su questo tema l'attenzione di RFI è stata sempre massima. Per garantire il recupero nella piena tutela dell'ambiente i contratti quadro stipulati con le imprese specializzate prevedono particolari performance ambientali, più restrittive rispetto alla normativa vigente. Con la classificazione, nel 2002, del legno creosotato come rifiuto speciale pericoloso (nuovo Codice Europeo dei Rifiuti), Rete Ferroviaria Italiana ha ulteriormente intensificato i controlli sulle attività dei propri fornitori.

Inoltre, RFI impedisce tassativamente che le traversine in legno siano smaltite direttamente dalle imprese appaltatrici dei lavori.

Le traversine in legno vengono sostituite, con traverse in cemento armato precompresso, man mano che il binario arriva alla fine della sua vita tecnica, quindi durante interventi dedicati di manutenzione delle linee ferroviarie. Parlare quindi di piano nazionale di dismissione è inappropriato. Negli ultimi 20 anni, poi, è stata drasticamente ridotta la presenza di traversine in legno sugli oltre 16.700 km di rete ferroviaria. Dagli anni '90 le Ferrovie non vendono più traversine in disuso ai privati, che comunque dovevano sottoscrivere un impegno a usare i materiali sulla base delle modalità consentite dalla normativa. È priva di ogni fondamento, poi, l'ipotesi che le traversine in legno non più in uso siano riutilizzate per "svecchiare" alcune linee ferroviarie.

Rete Ferroviaria Italiana si riserva di tutelare la propria immagine nelle sedi più opportune in relazione alla vostra insinuazione di un velato coinvolgimento nel «business illegittimo di rifiuti speciali e pericolosi».

**Stefano Biserni, Relazioni con i Media, Rete Ferroviaria Italiana**

**La replica di Silvio Messinetti**

Tutto vero quel che scrive Stefano Biserni, dirigente di Rete ferroviaria italiana. Ma non è tutta la verità.

E qui entra in gioco la politica con le sue responsabilità.

Nessuno nega che Rfi stia rimuovendo e poi sostituendo nel corso degli anni le traversine in legno. Ma la questione è un'altra. Concerne la fase successiva della filiera quando Rfi cede il passo ad aziende private. Che fine fanno le traversine sostituite? Quale sicurezza abbiamo che siano effettivamente smaltite come rifiuti speciali pericolosi? Non potrebbero essere smerciate illegalmente, piazzate sul mercato estero o magari interrare? Affidarsi ai privati ha dei vantaggi in termini di snellezza della procedura. Ma presenta dei costi in quanto a trasparenza.

Quale certezza abbiamo che le aziende prelevino le traversine per portarle poi a destinazione? Praticamente nessuna. Anche perché non esistono aree di stoccaggio fisse.

Nell'inchiesta della Dda di Milano, che nel 2010 ha sgominato la 'ndrangheta in Lombardia, sono eloquenti i racconti degli operai di una di queste ditte. Nel corso del rifacimento del tratto Airuno-USmate nello smantellare la vecchia ferrovia le traversine dovevano essere estratte dai binari, poi accantonate, infine frantumate.

Sulla carta, e, magari, nero su bianco nei contratti. In realtà, questa cosa non veniva fatta. E le traversine erano prelevate, portate in altro luogo sempre sul tratto della ferrovia e poi sotterrate. Per inciso, quelle traversine erano inquinanti non solo per il creosoto ma anche perché imbevute dell'amianto derivante dai freni.

Tornando al caso nostro, le 70 tonnellate di traversine sequestrate erano accatastate in uno spiazzo insieme a due vagoni abbandonati e quintali di materiale edile. Senza l'intervento dell'autorità giudiziaria che fine avrebbero fatto?

Ecco, le istanze degli ambientalisti per un piano nazionale di smaltimento e di bonifica alludono proprio a questo. E chiamano in causa il governo.

**Silvio Messinetti**

© 2020 IL NUOVO MANIFESTO SOCIETÀ COOP. EDITRICE