

Le cisterne industriali e la siccità che avanza

Una provocazione nient' affatto banale per stoccare le acque piovane

Estate 2025. È arrivato “Pluto”, suggestivo nomignolo per l'**anticiclone africano** che ha messo a bollino rosso la Penisola e non solo. Il riscaldamento globale sta dando il meglio di sé.

Il **Mediterraneo** è a +5°, nelle aree interne temperature a 40°. 10 in più di quarant'anni fa..... È un argomento **che il redattore segue da quarant'anni ormai**. Monitorare non basta.

C'è rassegnazione in giro, si percepisce il “non ritorno”. In parlamento ancora ci si azzuffa su cose di **secondaria importanza**, anziché correre ai ripari con i fatti e con la mente. Ecco dunque....

Una estemporanea provocazione su come darci una mossa!

Il sole è sempre più “cattivo” e l'**acqua** sta diventando un bene vitale anche in Italia, soprattutto nelle regioni del sud, le più colpite dalle **bolle africane**, e in più, servite da acquedotti che fanno **acqua da tutte le parti**, prodotto di una cattiva gestione del territorio.

È tempo di reagire, poiché dall'inizio dell'anno anche il **sud della Penisola** è stato interessato da **piogge torrenziali** che hanno causato gravi allagamenti, senza risolvere il problema della carenza d'acqua. È imperativo **imbrigliare** le acque **riparando gli invasi**, e allestirne di nuovi.

Operatività che spesso si scontra con **amministrazioni comunali e regionali** inadeguate e farraginose. Ecco perché è risultata interessante l'idea di un collaboratore che ha individuato in una ipotetica sinergia **pubblico-privata**, una operazione di “**riciclo**” virtuosa e fattibile.

Le cisterne industriali

Si tratta di un intervento che può essere **spalmato sul territorio** in modo flessibile e decentrato come il **fotovoltaico**, attuabile a costi contenuti. Il concetto di base è: **dotare di riserve d'acqua** le comunità agricole, paesi, quartieri di città, tramite “**pozzi alternativi**” anche dove manca l'acqua di faglia.

Numerosi **carri ferroviari cisterna**, vagoni progettati per il trasporto dei liquidi, sono stati ritirati dal servizio attivo e giacciono inutilizzati in depositi, scali merci o aree di stoccaggio. Pochi sono destinati ad essere riutilizzati per **eventi storici**, i più sono destinati alla **demolizione e allo smaltimento**.

Le cisterne dei vagoni ferroviari hanno capacità che variano da **alcune decine, ai 100 m³** a seconda dei liquidi a cui erano destinati (ogni m³ equivale a 1000 l). Grandi contenitori che una volta **risanati & controllati**, anziché finire in ruggine o in fonderia, possono essere destinati ad altro.

Separate dal carrello ferroviario, le cisterne diventano enormi taniche a disposizione per essere **interrate in zone agricole** e dove una **consistente riserva d'acqua** è in grado di risolvere le esigenze più immediate.

Necessità e opportunità per le cisterne industriali

In media, **ogni mese**, per irrigare 1 ha (1000 m quadri) di terreno agricolo, servono tra **500 e 1000 m³** d'acqua, a seconda della coltura e del terreno. Valori calcolati in assenza di normali precipitazioni.

Ecco dunque che, con una normativa **mirata al riciclo** di cisterne abbandonate, queste potrebbero essere tumulate in prossimità dei **siti di necessità**, così da eliminare ogni impatto visivo, a loro volta **rifornite d'acqua** da **canalizzazioni** che catturano le **acque di precipitazione** più o meno abbondanti, ogni volta che si manifestano.

La tipologia di cisterne industriali si allarga a quei **rimorchi con autobotte** una volta dismessi dai trasporti su gomma. Anche questi rimorchi sono sovente destinati a un inglorioso **fine vita** in depositi dimenticati, oppure ridotti in rottami da fonderia.

La sola cisterna, anch'essa separata dall'autocarro, diventa un **recipiente pronto** per intraprendere una **seconda vita**.

La **capacità** di un'autocisterna è ancora più variabile delle cisterne ferroviarie. A seconda del mezzo e del tipo di impiego, varia tra un minimo di **5 m³ d'acqua**, **fino 35 m³ che, nel caso di trasporti eccezionali possono arrivare a 60**. Una quantità inferiore, ma una maggiore flessibilità di riutilizzo e posa a interrata.

Normative attuali e possibili variabili

Sia le cisterne ferroviarie che gli autobotte sono serbatoi dismessi che nella loro vita hanno trasportato **liquidi d'ogni genere**, non tutti salubri allo stesso modo. Dunque, una volta ritirati dal servizio, presentano diverse problematiche di smaltimento, tra cui:

- in caso di fluidi infiammabili occorre un trattamento preventivo per scongiurare esplosioni durante le operazioni di spostamento o smaltimento;
- a seconda del liquido trasportato, potrebbero giacere residui pericolosi per la salute, quindi si richiedono procedure specifiche prima dello smaltimento;
- in queste ed altre operazioni di controllo sono impegnate competenze specifiche relative alle normative ambientali, con l'intento di evitare impatti negativi sulla salute e sull'ambiente.

Operazioni necessarie prima di **rottamare cisterne che non servono più**. Le medesime operazioni di bonifica invece, renderebbero l'impegno finalizzato a un **rinnovato ruolo** di contenitori già fatti e finiti, facili da trasportare, in grado di **supplire** alla scarsità d'acqua in quelle zone rurali e non solo, sempre più assetate.

Altri “approcci” per un “modus operandi” alternativo

Avere molti punti di giacenza acqua autonomi, potrebbe **favorire le riparazioni** degli invasi colabrodo, gli **interventi** di manutenzione nella rete e alleggerire la **servitù** dagli acquedotti comunali.

Ogni commento a questa provocazione di riciclo industriale, che può essere vista anche solo con **un'utopia** generata da uno **stato d'animo disilluso e vacillante**, sarà utile per valutare un prossimo passo.

Salvato in PDF in data: 29/10/2026

Link all'articolo: <https://civico20-news.it/sport/altro/le-cisterne-industriali-e-la-siccita-che-avanza/06/07/2025/>