

I RAPPORTI DI GREENPEACE

GREENPEACE ITALIA
V.le M. Gelsomini, 28 - 00153 Roma



Amianto: la morte corre sui binari

a cura di Greenpeace

Lo scorso luglio Greenpeace diffuse un rapporto dal titolo "La morte viaggia sui binari", dove per la prima volta si fece il punto sul Piano di bonifica dall'amianto delle carrozze ferroviarie predisposto dalle Ferrovie dello Stato. Ripercorrendo le varie fasi del Piano dal 1983 a oggi, Greenpeace ha denunciato una situazione estremamente allarmante dal punto di vista sanitario per quanto riguarda le carrozze da bonificare e riguardo gli episodi o i tentativi di "esportazione" di carrozze all'estero (come in Albania e Ucraina).

L'amianto: un pericoloso cancerogeno

Com'è noto, l'amianto (o asbesto) è un materiale causa o concausa di asbestosi, cancro ai polmoni e mesoteliomi, per le caratteristiche immunodepressive legate alla struttura fisica delle sue fibre. Queste sono come una sorta di sottilissimi spilli che, una volta respirati, si fissano negli alveoli polmonari.

Non esiste una "soglia" di sicurezza al di sotto della quale il rischio di cancro sia nullo: ogni esposizione all'amianto produce un rischio di cancro. "L'esposizione a qualunque tipo di fibra e a qualunque grado di concentrazione in aria va pertanto evitata" (Organizzazione Mondiale della Sanità, 1986).

Nel nostro paese, che è stato un grande importatore di amianto, l'uso di questo materiale è bandito totalmente solo dal 27 marzo 1993 con l'entrata in vigore della Legge 257/92. Oltre alla coibentazione delle carrozze ferroviarie, un altro uso rilevante e di grande impatto sanitario dell'amianto è nella produzione di cemento-amianto per la costruzione o la coibentazione di edifici che per le tettoie in "Eternit".

Le carrozze amiantate FS

Il numero di carrozze amiantate sono, secondo documenti interni delle FS, 11.204. L'amianto è stato impiegato per la coibentazione delle carrozze fino a tutti gli anni '70; ogni carrozza contiene da 200 a 800 kg di amianto per cui, nel complesso, si stima una quantità totale media di circa 4000 tonnellate. Già nel maggio del 1994 il magistrato Angelo Risi sequestra un'ottantina di carrozze amiantate che stavano per essere esportate verso Chop (Ucraina) e Ruce (Bulgaria), in violazione della legge.

Nel luglio 1994 Greenpeace denuncia altri movimenti sospetti di carrozze amiantate nelle zone di confine e l'abbandono di numerose vetture in varie stazioni italiane. A Torino e Firenze, a seguito di una interrogazione parlamentare firmata dall'On. Calzolaio su segnalazione di Greenpeace, i magistrati sequestrano decine di carrozze. Successivamente Greenpeace, con una videocassetta girata a Durazzo in Albania, dimostra come vi siano 63 carrozze FS amiantate circolanti in quel paese; la videocassetta viene acquisita dalla magistratura.

Carrozze amiantate: i conti non tornano

Nella seconda indagine presentata da Greenpeace lo scorso febbraio, si dimostra come i numeri delle carrozze non tornino. In primo luogo, secondo le FS, le carrozze amiantate sono solo 8500, in chiara contraddizione con i suoi stessi elenchi che Greenpeace ha usato per la sua valutazione. Inoltre, le FS sostengono di averne bonificate, tra il 1990 e il 1994 ben 5500, per cui ne rimangono 2500-3000 depositate in giro per l'Italia. Tramite il bollettino dell'associazione sono stati attivati i sostenitori e i volontari che hanno fatto pervenire una settantina di segnalazioni per un totale di circa 1000 carrozze in una trentina di siti, in poche settimane di lavoro.

Due prime osservazioni: 1) mancano all'appello da almeno 600 a circa 3000 carrozze; 2) non è chiaro come le FS abbiano accelerato i tempi di bonifica negli ultimi anni. Una terza osservazione è invece scandalosa: sia a Napoli che a Firenze i volontari dell'associazione *hanno identificato alcune carrozze amiantate viaggianti*. Queste informazioni sono state consegnate alla magistratura inquirente di Firenze che segue il caso a livello nazionale.

Le ipotesi che si possono avanzare sono due:

- in realtà le carrozze realmente bonificate sono molte meno delle 5500 dichiarate e che quindi molte siano in realtà circolanti senza la tabella che indica la presenza di amianto;
- che le carrozze abbandonate nei binari morti delle stazioni siano molto più di quelle dichiarate.

Cosa chiede Greenpeace alle FS

I punti salienti delle richieste di Greenpeace sono che le FS:

- * ritirino subito tutte le carrozze amiantate in circolazione;
- * forniscano subito al Ministero dell'Ambiente un censimento preciso della distribuzione delle carrozze amiantate;
- * organizzino centri di raccolta per il materiale rotabile in questione in rispetto delle prescrizioni di legge;
- * mettano a punto un piano per inertizzare tutto il materiale contaminato;
- * rinuncino a ogni contratto di smaltimento o bonifica di carrozze amiantate con paesi non OCSE (cioè: est e terzo mondo), come stabilito sia dalla legge italiana che da convenzioni internazionali;
- * organizzino un immediato rimpatrio delle carrozze amiantate esportate a paesi non OCSE.

Il Punto

La vicenda delle carrozze amiantate di proprietà FS ha rilanciato definitivamente il problema amianto su scala nazionale ed ha riportato l'attenzione sull'uso massiccio di questo minerale nell'edilizia (elementi di costruzione, tubi, coibentazioni ecc.).

Attualmente il problema più scottante da affrontare è quello della bonifica quasi sempre resa difficile e pericolosa per due ordini di ragioni: la mancanza nel nostro Paese di una "cultura dell'amianto" e l'inapplicazione dell'attuale legge in materia (257/92).

Il primo aspetto rappresenta un problema estremamente serio in quanto una non corretta informazione può dare adito ad eccessivi allarmismi da un lato come a pericolose sottovalutazioni dall'altro.

Gli eventi di questi giorni insegnano che l'opinione pubblica deve essere educata alla conoscenza dei reali rischi rappresentati da materiali contenenti amianto, deve avere dei punti di riferimento nell'amministrazione pubblica in grado di fornire adeguati chiarimenti e capace di guidare nella scelta della soluzione più opportuna del problema specifico. Il rischio facilmente immaginabile e già sperimentato in passato con il caso dei rifiuti tossici è quello di avere centinaia di privati che risolvono il problema affidandosi a personale non qualificato o peggio trovando una soluzione da sé.

Per quanto riguarda il secondo aspetto, strettamente connesso al primo, ci troviamo di fronte alla classica situazione legislativa all'italiana in cui una legge estremamente chiara nelle sue linee generali, che riconosce l'estrema pericolosità del minerale (con la messa al bando di ogni forma di uso dell'amianto) snatura però il concetto di cancerogenicità di una sostanza (per la quale non esistono soglie di scurezza) inserendo valori massimi di accettabilità delle fibre in un ambiente e peggio rimanda a provvedimenti ministeriali o regionali: la fissazione di Piani di bonifica, l'istituzione di un Albo Speciale degli smaltitori e l'istituzione di una Commissione di controllo.

Così che, a distanza di tre anni dall'approvazione della legge, le maglie per poterla aggirare sono tutt'ora così larghe che taluni, come i Dirigenti FS, hanno potuto tentare persino l'esportazione delle carrozze amiantate in Paesi in via di sviluppo. Non basta dunque una legge dai buoni propositi per risolvere l'emergenza amianto - e non bisogna dimenticare che sono 100.000 gli italiani esposti al rischio amianto - ma occorre saperla applicare e far conoscere alla gente.