

## Una rete di scuole per informare i cittadini dei rischi alla salute

Federico Repetto

15-03-2005

### I RISCHI DI CANCRO IN VAL SUSA E A TORINO PER GLI SCAVI DELL'ALTA VELOCITA'

Poiché i media e le autorità responsabili tendono (in modo bipartisan!) non solo a minimizzare i problemi, ma a parlarne il meno possibile, la Val Susa, la cui mobilitazione contro i rischi di **cancro** è stata praticamente ignorata, è alla disperazione. Al punto che, per far parlare del problema, i Consigli Comunali di 25 comuni della Valle si terranno in piazza Castello a Torino alle 10 di sabato 19 marzo.

Visto che ormai le vie ordinarie sembrano impraticabili, anche alcuni insegnanti della Valle si sono chiesti se anche la scuola possa servire da veicolo informativo per i **gravi problemi della salute** che riguardano non solo la Valle stessa (che è sensibilissima ai problemi derivanti dal groviglio di strade, autostrade e ferrovie che la attraversano), ma anche **l'ignara città di Torino**.

Le due grandi gallerie, una di 23 chilometri nella Bassa Valle ed una di 53 tra Francia e Italia (la più lunga galleria ferroviaria del mondo, se si farà) sembrano non essere un problema per Torino. In realtà i forti venti che soffiano regolarmente lungo l'imbutto della valle e che finiscono nella piana torinese potrebbero trasportare particelle di amianto. E ciò avverrà sicuramente se gli scavi che si svolgeranno ad una trentina di chilometri da Torino non saranno fatti in assoluta sicurezza, cioè (ci dicono) ammassando il materiale sotto teloni ermeticamente chiusi e sottoposti a severi controlli (pensate che cosa succede quando una ditta subappaltatrice si ritira o fallisce!). In effetti, tutto intorno al Monte Musiné c'è uno dei quattro più grandi giacimenti di amianto del mondo, che sarà attraversato dalla galleria bassa.

Il progetto che sottoponiamo ai colleghi è quello di creare una **rete informativa permanente** tra le scuole (soprattutto medie superiori) della bassa Val Susa e quelle di Torino per:

- 1) promuovere conferenze di informazione di base sui problemi concernenti salute e territorio in relazione ai lavori dell'Alta Velocità
- 2) promuovere la distribuzione di materiale informativo e lo studio del problema sotto le diverse angolazioni della tutela della salute e della tutela ambientale, artistica e paesaggistica, ecc., nell'ambito di discipline (o parti di discipline) come scienza della terra, igiene, fisiologia umana, educazione fisica, educazione civica, storia dell'arte,
- 3) in prospettiva, promuovere visite degli insegnanti e degli studenti ai cantieri per verificare di persona il rispetto delle condizioni di sicurezza (quando sarà possibile averne un elenco certo).

Per un'informazione approfondita rimando a :

- <http://www.legambientevalsusa.it/tracciati.htm>
- e pagine affini (gran parte del sito è dedicata al problema dell'alta velocità)
- <http://www.nimbus.it/>
- <http://www.nimbus.it/effettoserra/2004/040608SuVTav.htm>

Potete anche chiedere a me (ho una raccolta di documenti elettronici e di articoli di giornale scannerizzati).

### INOLTRE IL MIO INDIRIZZO E' A DISPOSIZIONE DEGLI INSEGNANTI DELLA PROVINCIA DI TORINO CHE VOGLIONO PARTECIPARE ALLA RETE TRA LE SCUOLE.

Federico Repetto, liceo Darwin di Rivoli (TO)

[f.repetto@aliceposta.it](mailto:f.repetto@aliceposta.it)

### ALCUNE INFORMAZIONI DI BASE

#### RISCHI PER LA SALUTE

Il rischio dell'amianto per chi respira in qualche modo fibre di amianto è quello del *mesotelioma pleurico*, una forma di cancro che ti fa fuori mediamente in 275 giorni (anche con terapie). Ma naturalmente questo rischio è un dato statistico: non si sa chi, sottoposto ad un vento contenente fibre d'amianto (l'amianto, spaccate le rocce che lo contengono, è volatilissimo), beccherà il mesotelioma, ma è statisticamente noto che in certe condizioni lo beccherà uno su mille o su diecimila (a titolo di esempio - dipende dalla quantità delle particelle per aria). Tra gli esposti professionalmente all'amianto (nelle fabbriche che producevano manufatti di amianto) l'incidenza è addirittura del 10%. Ma a Casale nei pressi dell'ex stabilimento Eternit i più soggetti alla malattia non sono più gli operai, ma gli abitanti. Ogni famiglia praticamente ha avuto i suoi morti. La cosa tremenda è che la latenza è di quindici-trent'anni, per cui le aziende "*responsabili*" possono tranquillamente minimizzare il pericolo. Nelle aree industrializzate in qualche modo esposte alla dispersione di amianto nell'aria per qualche motivo (distruzioni di soffitti o pareti di amianto, ecc.) è di uno su centomila, anziché di uno su un milione come nelle aree in cui l'amianto è del tutto assente.

Il sottosuolo del Musiné e delle zone vicine attraversate dalla futura galleria della Bassa Val Susa è un unico giacimento di rocce amiantifere, uno dei più ricchi del mondo (la cava di Ballanero, oggi chiusa per legge, è su una propaggine di questo giacimento). Il materiale estratto sarà stoccato (sotto teloni, ci hanno assicurato) dalle parti di Sant'Ambrogio e di Caprie in Bassa Val Susa, come destinazione definitiva, nonché di Almese e di Venaria, e in qualche altro sito, in attesa di essere portato altrove (dove?). Il trasporto avverrà con migliaia di viaggi di camion (con teloni) che dovranno usare la tangenziale e alcune strade statali e provinciali (qualcuno ha calcolato che si tratta di un quantità di materiali pari al VOLUME di una delle torri gemelle – ancora intera, beninteso). Si noti, en passant, che i lavori per il tav in Val Padana non hanno creato gravi problemi al traffico perché lì è possibile creare strade apposta senza usare quelle normali.

A parte qualche anno di ingorghi in tangenziale, il vero problema nasce dal fatto che i venti forti della Valle, sollevando la polvere che inevitabilmente si farà spostando il materiale da sotto un telone a sotto un altro (anche ammesso che si lavori con cura), trasporteranno le fibre di amianto (invisibili, ma enormemente più volatili degli altri materiali) nell'area battuta dai foehn della Valle, che comprende ampie aree della cintura di Torino e di Torino stessa. Stime dei medici che si sono occupati del problema dicono che in Val Susa l'incidenza del mesotelioma (che già è maggiore del normale per la presenza naturale delle rocce amiantifere) potrà aumentare di varie centinaia di volte. Ma la popolazione della Bassa Val Susa è di sessantasettemila abitanti, mentre quella dell'area della cintura ovest e di Torino ovest si conta a centinaia di migliaia.

Inoltre la presenza di uranio e di radon nella tratta della galleria più lunga pone dei problemi non solo di stoccaggio dei materiali, ma anche di sicurezza per i passeggeri. Tali problemi certo oggi sono poco definiti. Il punto è che il progetto ha semplicemente preferito ignorarli.

## DUBBI SUI VANTAGGI ECONOMICI ED EFFICIENZA TECNICA

Tutto questo naturalmente non significa di per sé che la TAV non si debba fare.

Come contribuenti possiamo chiederci quanto verrebbe a costare se venisse realmente fatta in condizioni accettabili di sicurezza. Il costo previsto era qualche tempo fa di 13 miliardi di euro, ma il preventivo odierno non comprende le misure di sicurezza sanitaria, che sono state ventilate all'ultimo momento dal ministro Lunardi in modo ufficioso di fronte alle obiezioni delle autorità locali. Inoltre c'è da chiedersi che vantaggio economico ci sia per un'eventuale accelerazione sulla tratta alpina dello specifico traffico merci (per quel che ne so, quello che conta per le merci è il basso costo di trasporto, e non la velocità, almeno dopo l'invenzione dei vagoni refrigerati). Torino non ne trarrebbe grandi vantaggi, perché il progetto delle Ferrovie Italiane non prevede (nonostante la richiesta della regione Piemonte) uno scalo merci nella nostra area metropolitana. Per le merci di Torino questa mezz'ora (eventuale) quindi non ci sarebbe nemmeno.

Oltre a ciò, lo stesso progetto prevede che la gestione sarebbe in forte passivo (a carico dello Stato) per un periodo indeterminato. Come è oggi per il tunnel sotto la Manica (di cui però si prevedeva che fosse in attivo).

Il TAV-TAC dovrebbe avere dei vantaggi ecologici, evitando i gas di scarico delle auto e dei camion. Il fatto è che il grosso del nostro inquinamento viario non è quello dei trasporti di lunga percorrenza, ma quello del sistema di trasporti delle aree metropolitane: più importanti sono probabilmente le metropolitane e il rafforzamento e miglioramento dei treni dei pendolari (già definiti rami secchi). Considerati i danni ambientali e anche il riscaldamento prodotto dai lavori (che probabilmente ci fa uscire dalle misure dei protocolli di Kyoto), questa grande opera spende delle risorse che potrebbero essere spese più utilmente in piccole opere distribuite sul territorio (è un'opera dell'età del cemento armato, un hardware invece di un software).