



Alcune carrozze contenenti sostanze tossiche abbandonate allo scalo ferroviario del Lingotto a Torino

Un muro di «no» all'impianto Enel di Cavriglia

Il progetto è arrivato in Regione come una pratica di ordinaria amministrazione, costruire un capannone per stoccare 1.500 tonnellate di amianto. L'area è quella mineraria di Cavriglia. Qui dovrebbe arrivare l'amianto di tutte le centrali Enel d'Italia e, forse, anche di molti vagoni delle Fs. L'idea di avere 1.500 tonnellate di un rifiuto cancerogeno ha messo in allarme non solo Cavriglia ma tutta la Toscana. Un assenso della Regione appare improbabile.

CLAUDIO PENNACCI

AREZZO «Non credo che l'Enel debba aggiungere alle sue competenze quella di mercante di rifiuti pericolosi. E non credo nemmeno che la zona mineraria di Cavriglia debba diventare la pattumiera d'Italia». L'assessore regionale all'Ambiente, Moreno Pennacchi, ha sul suo tavolo una richiesta dell'Enel di costruire in Valdarno un capannone per lo stoccaggio di amianto. Le dimensioni 5.000 metri quadrati di superficie e 50.000 metri cubi di volume. Contengono 1.500 tonnellate di amianto diligentemente distribuite in sacchetti di plastica collocati in 40.000 fusti. Amianto proveniente dalle centrali Enel di tutta Italia e forse dai vecchi vagoni delle Ferrovie dello Stato. Stoccarlo per quanto tempo? «Nella sua richiesta», risponde Pennacchi, «l'Enel annuncia che tra un anno potrebbe attivare un impianto per l'inertizzazione dell'amianto, ma per ora si parla concretamente solo della struttura per lo stoccaggio».

Nel piccolo comune di Cavriglia la notizia è stata accolta come una beffa. «Per decenni», ricorda il sindaco Enzo Brogi, «abbiamo messo a disposizione il nostro territorio per poter permettere all'Enel l'escavazione della lignite. E tan e tan sembrano adesso un paesaggio lunare. Per di più la vecchia centrale per la produzione di energia elettrica è destinata a essere chiusa. Noi avevamo chiesto due cose: una nuova centrale e la sistemazione del territorio. L'idea era quella di utilizzarlo per l'agricoltura e il turismo, creando anche un lago artificiale. La risposta che abbiamo avuto è un capannone per lo stoccaggio di 1.500 tonnellate di amianto». Cavriglia ama l'Enel perché dà lavoro a buona parte dei suoi cittadini. Ma dall'amore all'odio il passo è breve. «L'amianto non lo vogliamo. Questa è un'ipotesi della quale non vogliamo nemmeno discutere». Della stessa idea è il presidente della Provincia di Arezzo, Mauro Turchi. «È incredibile che il nostro territorio venga usato per risolvere problemi di altri, come in questo caso, e che non ci sia invece alcuna risposta certa sul nuovo polo energetico». La pratica dell'Enel sembra comunque destinata ad avere vita difficile. La consigliera regionale del Pds Maria Grazia Mammucini ha invitato la giunta a ritenere «inaccettabile» la richiesta di costruzione del capannone. E anche l'assessore Pennacchi ammette: «Sarà difficile che l'Enel possa realizzare il suo progetto».

L'Enea: «Smaltire in Italia tutti i rifiuti tossico-nocivi»

I rifiuti di amianto provenienti dalla decolorazione del circa 2.500 vagoni ferroviari in disuso - nulla si sa invece di quelli che l'Enel vorrebbe stoccare a Cavriglia - potranno essere smaltiti in Italia. La discarica di Baricella in Piemonte, l'impianto di trattamento controllato di rifiuti tossico-nocivi, non avrebbe infatti «alcuna difficoltà» a smaltire correttamente le circa 2.000 tonnellate di amianto provenienti dalle smantellature dei vagoni delle Fs. Ad assicurarlo sono l'Enea e la società che gestisce l'impianto, la Baricella. La discarica, gestita da una società per azioni a capitale misto (Finpiemonte, Soroco Piemonte e Servizi Industriali) ha infatti attivato un secondo lotto di coltivazione di rifiuti industriali tossico-nocivi che dovrebbe essere tra l'altro in grado di coprire per i prossimi 5-6 anni le esigenze di smaltimento dei rifiuti pericolosi prodotti nel nostro paese. Il nuovo lotto ha una capacità totale di smaltimento di circa 230.000 metri cubi.

Fs, 2.500 i vagoni all'amianto. Parte delle carrozze contaminate finisce all'Est?

Vagoni all'amianto, le segnalazioni - e l'allarme - si moltiplicano. Il pm Amendola ne ha sequestrati 100 ieri a Roma. Ma sono molti di più: 2.500, secondo le Fs. E c'è chi sospetta che una parte finisca nei paesi dell'Est.

PETRO STRANZA-BADALE

ROMA. Cento li ha fatti sequestrare ieri a Roma il pm Gianfranco Amendola. Quaranta a Catania (gli ultimi dodici sono stati trovati ieri) quattro a Galati Marina, almeno diciassette in due stazioni delle Marche, altre decine al Lingotto e a Carrà, in provincia di Cuneo. Giorno dopo giorno si allunga l'elenco dei vagoni all'amianto sigillati e abbandonati lungo i binari morti di declive di scali e di stazioni ferroviarie in tutta Italia. Il loro numero, in realtà, è però molto più alto: a detta delle Ferrovie dello Stato le carrozze - riconoscibili da una grande «A» bianca su fondo rosso applicata sulle fiancate - in attesa ormai da anni di essere bonificate e demolite sarebbero qualcosa come 2.500 (l'equivalente di un convoglio lungo oltre 60 chilometri), disseminate in 221 stazioni. Questo, almeno, è quanto afferma il direttore della divisione sanitaria delle Fs Giovanni Paba, secondo il

quale gli «allarmismi» sono comunque «ingiustificati» perché non ci sarebbe alcun rischio per l'ambiente e per la salute, almeno fin tanto che i vagoni rimangono sigillati. Ma è proprio questo uno dei non pochi lati oscuri dell'intera vicenda: malgrado le ripetute assicurazioni delle Fs circa la chiusura ermetica dei vagoni - a garantirlo sarebbero le lamiere saldate su sportelli e finestre - che non consentirebbe alcun contatto dall'esterno con l'amianto, le cose sembrano stare un po' diversamente. Risale addirittura alla scorsa estate una denuncia di Greenpeace - ripresa anche in un'interrogazione parlamentare dal vicepresidente della commissione Ambiente della Camera, il progressista Valerio Calzolaio - secondo la quale delle oltre 50 carrozze già allora scoperte allo scalo torinese del Lingotto la stragrande maggioranza era in pessime

condizioni «alcune bruciate altre perfino abitate». E la stessa associazione ambientalista aveva fin dallo scorso anno censito oltre centinaia di vagoni sparsi tra Napoli Centrale, Aversa, Gncignano, Firenze Rifredi, Cascina, Prato, Padova e Mestre. Ma c'è dell'altro: nella grandola di cifre fornite dalle più diverse fonti, i conti continuano a non tornare. A parlare proprio dal numero complessivo di carrozze da bonificare, ognuna delle quali contiene secondo l'Enea, dai tre ai quattro quintali di amianto, impegnato come isolante termico fino agli inizi degli anni Ottanta, cioè fino a quando non è stato definitivamente accertato che le polveri e le fibre che si staccano dai pannelli e vengono respirate hanno un'azione potentemente cancerogena. Azione tragicamente testimoniata dalle decine di lavoratori uccisi dall'amianto nelle fabbriche che ne facevano uso: ultimi casi, quello della Diemid di Siracusa, dove - la denuncia viene da un esponente della Rete - gli operai morti per tumori o asbestosi nel corso degli anni sarebbero 49; e quello di una donna di Orbasano, Gaetana Milanese uccisa lo scorso anno da un tumore: secondo il pretore torinese Raffaele Guariniello la donna si sarebbe ammalata lavando frequentemente la tuta impregnata di polveri di amianto, del mantito, ucciso a sua volta dall'asbestosi come tre suoi colleghi. Ma torniamo ai numeri secon-

do stime mai smentite: nel 1983 le Fs avevano in carico 10.500 carrozze all'amianto. Ora sarebbero 2.500. Ma sono le stesse Fs a dire che quelle bonificate nelle cinque officine autorizzate (Verona, Vicenza, Firenze, Napoli e Bologna) sono più o meno 5.000. E le altre che fine hanno fatto? Non saranno ancora in esercizio? Non sono un altro dirigente delle Fs, Giovanni Bonora, responsabile della divisione manutenzione rotabili, sostiene che «lo smaltimento dei rifiuti è ancora da risolvere, ed è quello che ci vincola nel rimo della bonifica, che in Italia è di circa 200 all'anno - 200 per dieci non fa certo 5.000. E allora? Chi e dove ha bonificato le altre 3.000? Forse all'estero - suggerisce Greenpeace - magari negli stessi paesi dell'Est verso i quali erano pronte per essere esportate migliaia di traversine in disuso impregnate con olio di creosoto, un preservante dichiarato ufficialmente cancerogeno fin dal 1972 e da trattare quindi come rifiuto tossico-nocivo. Quello delle traversine - che spesso esattamente come i pali telefonici di legno impregnato di sali all'arsenico in passato venivano regalate o vendute al di fuori di ogni controllo - è un problema di non poco conto, che potrebbe anche trasformarsi presto in una nuova emergenza ambientale. Le Fs assicurano che per ora non è stato esportato nulla, e che si sta solo «pensando a inviare i vagoni da bonificare in altri paesi, so-

prattutto dell'Europa orientale», per esempio la Bulgaria e l'Ucraina. Ma in quest'ultimo paese - secondo Greenpeace - si sarebbe andati già da tempo al di là di un semplice «pensiero»: è stato un funzionario del ministero dell'Ambiente ucraino, Vitaly Sayenko a dichiarare lo scorso anno che «esistevano accordi tra le Ferrovie dello Stato ucraine e quelle italiane per ricevere 20 vagoni» contaminati, e che l'importazione fu poi bloccata a seguito di un ripensamento delle autorità del paese ex sovietico. Di simili «accordi», lasciando intendere che erano già stipulati, si parlava anche in un documento delle Fs a proposito delle traversine. Due mesi fa, però, l'allora ministro dell'Ambiente Alerio Matteoli, rispose all'interrogazione di Calzolaio smentendo tutto. Ma tenne a precisare di aver «utilizzato gli elementi trasmessi dal ministero dei Trasporti» e assicurò che avrebbe verificato «se le risposte fornite corrispondessero a verità». Matteoli - per fortuna - non è più ministro. Che ne pensa il sottosegretario Genelli, cui l'ambiente, a differenza di Matteoli, sembra stare davvero a cuore? E per intanto non sarebbe male se si riuscisse a porre mano a un vero censimento dei vagoni contaminati. Magan - suggerisce Calzolaio - un censimento «autogestito» da parte dei cittadini. In fondo è semplice: basta andare a curiosare nella stazione del proprio paese o della propria città e far sapere che cosa si è trovato.

A Firenze, assessori a convegno per risolvere l'emergenza abitativa in Italia

Premi a chi affitta la propria casa

DALLA NOSTRA REDAZIONE
ORCILIA MELI

FIRENZE. Premi a chi affitta la casa, tasse punitive a chi si ostina a tenerla vuota. Preso atto del sostanziale fallimento dei patti in deroga e davanti a un'emergenza abitativa che ha raggiunto dimensioni esplosive, i Comuni italiani hanno deciso di passare all'attacco. Dove non sono riusciti appelli preghiere e leggi contorte, forse potrà riuscire il denaro. Ecco dunque che gli assessori alla Casa di tutta Italia, riuniti a Firenze per una giornata di lavoro, hanno deciso di lanciare una serie di proposte per case sugli incentivi fiscali come una applicazione differenziata dell'Ici.

«Alta tensione»
La prima richiesta uscita dal lungo incontro a cui hanno preso parte gli amministratori delle undici grandi città italiane ad «alta tensione abitativa» (Roma, Milano, Bologna, Firenze, Venezia, Bari, Torino,

Genova, Napoli, Catania e Palermo) è proprio quella di poter applicare l'imposta comunale sugli immobili con aliquote diverse: quella minima, il 4 per mille ai proprietari che decidono di affittare gli appartamenti, quella massima, del 7 per mille, a chi possiede alloggi sfitti. Brandendo questa proposta e altre cercheranno di incontrare il ministro ai Lavori pubblici. Con circa un milione e centomila famiglie italiane che negli ultimi anni sono passate sotto le forche caudine dello sfratto (300 mila sfratti sono già stati eseguiti, gli altri 800 mila sono in lista) e situazioni limite come Roma, dove le richieste di esecuzione di sfratto con la forza pubblica sono oltre 30 mila, una soluzione non può più farsi attendere. A tanta gente che cerca disperatamente una casa corrispondono tanti alloggi vuoti: 400 mila solo nelle undici grandi metropoli ma

si calcola che in tutto il paese la cifra sfiora addirittura i 5 milioni.

I sindacati

Costantemente sull'orlo della crisi di nervi per una situazione ormai ingestibile, gli assessori italiani e con loro i rappresentanti dei sindacati inquilini Suisa, Sicut e Uniat vogliono che la legge 61 del 1989 che regolamenta gli sfratti e il funzionamento delle commissioni prefettizie, venga rivista al più presto. In mancanza d'altro chiedono almeno un'altra proroga, fino al 31 dicembre del 1996 del decreto legge di sospensione degli sfratti per finita locazione. Ma sono molti sostengono gli amministratori che in questa giornata fiorentina hanno deciso di dar vita a un gruppo di lavoro permanente per fare fronte comune, i provvedimenti che potrebbero essere presi da subito. Oltre alle Ici differenziate, sull'esempio della Francia potrebbero essere concessi sgravi fiscali o prestiti agevolati ai proprietari che decidono di ristrutturare le case per affit-

tarle. «Bisogna cercare ogni mezzo», sostiene Luigi Pallotta, segretario generale del Suisa - per riaprire un mercato degli affitti completamente bloccato. Inutile sperare troppo negli interventi pubblici di edilizia agevolata che, quando va bene, riescono a realizzare in Italia non più di 20-30 mila appartamenti. Inoltre spiega l'assessore alla Casa di Venezia, Claudio Orazio c'è bisogno di regolamentare i poteri delle commissioni prefettizie. Sono queste commissioni che decidono il calendario e la modalità degli sfratti ma mentre in alcune città bene o male la cosa funziona, in altre non siamo mai andati oltre le dichiarazioni di intenti. E ancora, sostiene l'assessore fiorentino Alberto Tirelli, è necessario controllare di più l'operato degli enti privati e pubblici che possiedono migliaia di alloggi e che, per legge, devono destinare il 50 per cento dei loro immobili liberi agli sfrattati. Basta far presto.

Il Salvagente vi regala la "Guida ai ticket"

L'ultima Finanziaria '95 ha cambiato le norme che riguardano l'assistenza sanitaria. Questa settimana pubblichiamo una Guida di facile consultazione, sia per i medici che per i "semplici" cittadini, alle nuove regole che sono in vigore quest'anno.

IL SALVAGENTE

DOSSIER TICKET '95

in edicola a 1.800 lire da Giovedì 2 Febbraio