



fondazione biblioteca archivio luigi micheletti

Amianto

Giorgio Nebbia

Nelle piccole stazioni, su binari abbandonati, si vedono spesso numerosi (si parla di alcune migliaia) vagoni passeggeri con i finestrini sigillati, come se contenessero dei morti. Si tratta delle vetture per il cui isolamento termico è stato usato amianto, la sostanza riconosciuta cancerogena e pericolosa e che deve essere eliminata dai vagoni e tolta dalla circolazione.

Siamo di fronte alla fine della lunga vita di un materiale che ha sempre destato sorpresa per le sue eccezionali proprietà di resistenza al fuoco, di isolamento termico ed elettrico, per la stranezza del suo carattere di fibra tessile, ma inorganica. L'amianto si trova in natura come minerale costituito da silicati di magnesio o di calcio e magnesio. I tipi più importanti sono il crisotilo, o amianto bianco; la crocidolite, o amianto blu; la tremosite; l'amosite e pochi altri.

L'amianto è intorno a noi in innumerevoli applicazioni e manufatti; è presente nelle frizioni e nei freni degli autoveicoli e treni, come materiale isolante; inoltre l'amianto è uno dei pochi materiali fibrosi compatibili con il cemento e si presta bene alla produzione di lastre, tubi e serbatoi di amianto-cemento.

Il principale inconveniente dell'amianto sta nel fatto che, nelle operazioni di estrazione, purificazione e nelle varie manipolazioni che portano ai prodotti finiti, il minerale si frantuma in microscopiche fibre che, immesse nell'aria e respirate, sono molto pericolose e provocano tumori.

L'amianto provoca danni alla salute anche del pubblico, più in generale, esposto a respirare, per esempio, le fibre di amianto che si liberano nell'aria dai freni e frizioni degli autoveicoli o dai pannelli isolanti di amianto, nonché dalla lenta usura dei manufatti di amianto-cemento.

Il problema grave riguarda l'amianto - si stima alcune decine di milioni di tonnellate solo in Italia - ancora immobilizzato in manufatti a vita lunga (freni, frizioni, manufatti di amianto-cemento), ma anche in macchinari e strutture destinati ad essere prima o poi smantellati.

È il caso degli isolanti termici e acustici e dei pannelli antincendio esistenti su navi, veicoli, impianti industriali. A mano a mano che questi macchinari sono smantellati, i lavoratori vengono a contatto con grandi quantità di amianto che è spesso ridotto in fibre molto fini e corte, ancora più pericolose.

Si può dire che siano di fronte ad una vera e propria bomba ad orologeria e che l'esposizione, soprattutto, ma non solo, dei lavoratori, si farà in futuro sempre più grave. Per ora le norme comunitarie e italiane hanno imposto la cessazione delle operazioni di estrazione dell'amianto (c'era una grande cava a Balangero, in Piemonte) e della lavorazione e dell'uso dell'amianto.

Non è però ancora chiaro come è possibile sbarazzarsi dell'amianto ancora in circolazione. Per ora i vagoni ferroviari contenenti isolamenti di amianto sono fermi nelle stazioni e nei binari morti, in attesa di qualche soluzione. L'amianto, essendo un minerale indistruttibile col fuoco, deve essere sepolto in discariche speciali che per ora sono ancora troppo poche.