

INQUINAMENTO GIÀ ALTO SECONDO L'ARPA

Ma quanta polvere respirerà davvero Rivoli per i lavori Tav?

RIVOLI - Una situazione critica già in condizioni normali, cui si andrebbero a sommare gli inquinanti immessi in atmosfera con i lavori per realizzare la linea del Tav. Sono i dati che emergono confrontando le rilevazioni sulla qualità dell'aria, pubblicate ogni anno dall'Arpa, e le previsioni comprese nel progetto preliminare elaborato dalle ferrovie. Questi ultimi sono stati rimessi in discussione la scorsa settimana, nel corso del consiglio comunale aperto, da parte di Paolo Fioletta, rappresentante della Provincia nell'osservatorio, ma la diffidenza resta elevata anche a causa della grande differenza tra le cifre citate.

La centralina di rilevazione dell'Arpa a Rivoli si trova in piazza Togliatti, quindi in una zona ad alto livello di traffico, anche se distante dal punto più critico per quanto riguarda il progetto, e cioè l'ospedale e la sua vicinanza con il cantiere industriale. L'ultimo rapporto sulla qualità dell'aria, disponibile sul sito internet della Provincia, è elaborato a partire dai dati rilevati nel 2009, e mette subito in chiaro che «la situazione rimane particolarmente critica per quanto riguarda le concentrazioni del NO₂ e PM₁₀». Rispettivamente, si tratta degli ossidi di azoto e

del particolato, le polveri sottili, gli stessi due inquinanti presi in considerazione nel progetto per il Tav.

In entrambi i casi, la legge stabilisce un limite annuale di 40 microgrammi per metro cubo come massimo consentito per tutelare la salute umana. I valori per proteggere la vegetazione, nel caso degli ossidi di azoto, sono ancora più bassi, permettendo un limite medio annuale di 30 microgrammi per metro cubo. Per gli ossidi di azoto, se negli anni precedenti il 2009 c'erano stati dei miglioramenti, da quell'anno i valori tornano a crescere, superando spesso il limite di legge.

Qualche miglioramento c'è, invece, per le polveri sottili, pur continuando a superare i limiti di legge. Il commento dell'Arpa è che «La causa del mancato conseguimento dei valori limite è attribuibile in parte alle condizioni meteo-climatiche e all'orografia del territorio, che non favoriscono la dispersione degli inquinanti, ma sicuramente anche all'insufficiente efficacia delle politiche di riduzione sviluppate a livello europeo e nazionale e all'assenza di coordinamento fra le politiche regionali».

Così, per quanto riguarda i bios-

sidi di azoto, proprio le stazioni di rilevamento di Torino e della prima cintura, come Rivoli, sono quelle più critiche, perché più si è superato il valore medio annuale di 40 microgrammi per metro cubo. A Rivoli, nel 2009, la media annuale è stata infatti di 59 microgrammi per metro cubo. Anche per le polveri sottili la centralina di Rivoli ha segnalato valori eccessivi. La media annuale del 2009 è infatti di 50 microgrammi al metro cubo, mentre il limite è, anche in questo caso, di 40.

Anche il progetto preliminare contiene tabelle e valutazioni della presenza di inquinanti in merito ai lavori per la realizzazione della Torino-Lione. Rispetto alle normali attività industriali, le cui emissioni devono essere valutate per ottenere il permesso a operare, il progetto specifica che «Si ritiene che le attività inerenti la cantieristica non siano soggette ad autorizzazione preventiva alle emissioni in atmosfera, perché si ritiene che i cantieri non possano essere classificati come "struttura fissa" in quanto non stabili e permanenti in un luogo, ma temporanei». Possono però essere soggetti a normative comunali in merito, soprattutto se è prevista una lunga durata, come nel caso del Tav.

A Settimo, un camion sfreccia in una strada di cantiere ai tempi della costruzione della Torino-Milano

Il progetto elenca anche le principali fonti inquinanti, tra cui le attività industriali all'interno del cantiere, come il ciclo completo del betonaggio, la movimentazione dei materiali via camion e quindi lo spostamento e dispersione di polveri. I dati sulla qualità dell'aria presi a riferimento nel progetto non sono i più recenti, bensì risalgono al 2007. Tuttavia, parlando di Rivoli, il documento cita una situazione di «forte criticità».

Il progetto parla di produzione di biossidi di azoto solo in relazione ai mezzi di trasporto, ed escludendo quindi quello che deriva dai processi industriali. Nell'area più vicina al cantiere, la produzione di biossidi potrebbe crescere fino a 35 microgrammi per metro cubo, che si andrebbero a sommare ai 59 microgrammi di media annua presenti in condizioni normali. Si arriverebbe così fino a 94 microgrammi nella zona più colpita, raddoppiando di molto il limite di 40 microgrammi previsto



per legge.

Il discorso non cambia se si parla di PM₁₀. Tra il cantiere industriale di Rivoli e l'area di deposito temporaneo di Rivalta sono previste zone in cui i PM₁₀ supereranno i 35 microgrammi, aggiungendosi ai 50 preesistenti per un totale di 85 microgrammi per metro cubo e un limite sempre fisso a 40. Come metodo di abbattimento delle polveri viene suggerita la bagnatura del materiale, che così le ridurrebbe dal 30 al 90 per cento, incidendo però solo sullo smarino del cantiere, e non su altre forme di produzione di polvere.

La scorsa settimana, Fioletta e

Virano hanno ritrattato i dati pubblicati nel progetto, parlando di valutazione pessimistica e riducendo le emissioni previste fino a 0,1 microgrammi. La giustificazione parla di valutazioni erranee dei mezzi di cantiere, che saranno di ultima generazione e quindi meno inquinanti per quanto riguarda il biossido. Non è però spiegabile come si possano ridurre le polveri, oltre che con la bagnatura, che comunque non è in grado di ridurla così tanto. La riduzione improvvisa non ha convinto i comitati No Tav, che parlano di una volontà di creare confusione nei cittadini.

Clara Calavita