

Editoriale. Seveso quarant'anni dopo

di Giovanna Ricoveri

Il 10 luglio 1976 alla Icmesa di Meda, comune della Brianza a nord di Milano, si verificò un incidente drammatico a causa del surriscaldamento di un reattore e la immissione in atmosfera di una polvere bianca – la diossina di Seveso, la più tossica di tutte le diossine, che provoca tumori e cloracne. La polvere bianca fu trascinata dal vento verso sud, ricadendo soprattutto su Seveso, Cesano Maderno e Desio, ma Seveso fu il comune maggiormente colpito, e per questa ragione la Direttiva europea 82/501 sui grandi rischi industriali prese il nome di Direttiva Seveso.

L'Icmesa era una società di proprietà della Givaudan, a sua volta appartenente alla multinazionale svizzera Hoffmann-La Roche, che fabbricava composti chimici organici, intermedi per la produzione di cosmetici e di erbicidi. Tra questi composti veniva prodotto il triclorofenolo, il cui rapporto con la diossina era ben noto, tanto che nel 1970 erano già stati descritti i danni alla salute verificatisi nelle persone esposte al contatto con gli erbicidi che gli americani avevano versato in grandi quantità in Vietnam per distruggere la giungla, nella quale si nascondevano i partigiani Vietcong, e i campi di riso, unico alimento per la popolazione che collaborava con i partigiani. Per inciso, l'intossicazione dovuta alla diossina presente in quelle vere e proprie armi chimiche colpì anche i soldati americani che percorsero il terreno contaminato, tanto che molti reduci dal Vietnam fecero causa al governo americano per essere risarciti per i danni sofferti a causa del contatto con la diossina sparsa proprio dai loro stessi compagni d'arma. Dal 1970 inoltre l'uso agricolo degli erbicidi usati dagli americani in Vietnam era stato vietato anche in Italia.

L'incidente di Seveso del 1976 accadde di sabato, quando la fabbrica era chiusa. Ben presto gli animali domestici cominciarono a morire, e comparvero delle pustole sulla faccia dei bambini che giocavano all'aria aperta ed erano venuti a contatto con la "nube". Ma la direzione aziendale non avvertì né i lavoratori né la popolazione, e non denunciò l'incidente alle autorità sanitarie italiane fino al martedì successivo, quattro giorni dopo. Niente venne fatto fino al sabato successivo, quando la popolazione venne evacuata, cosicché l'incidente si tradusse in una vera catastrofe umana e sociale per un insieme di fattori, dovuti in parte al cinismo dell'azienda e in parte al cinismo e all'ignoranza degli amministratori locali e delle autorità sanitarie nazionali.

La popolazione rimase sola, spaventata e stordita tra stupide minimizzazioni e incertezze. Cosa sarebbe successo delle loro case e dei loro campi? La diossina caduta al suolo sarebbe finita nelle falde idriche del sottosuolo? Le donne incinte avrebbero partorito figli con malformazioni genetiche? Quest'ultima era una domanda lacerante per le donne della Brianza, cattoliche osservanti e quindi contrarie all'aborto, che oltre tutto era ancora illegale (la legge 194 fu approvata due anni dopo, nel 1978). Nel deserto in cui si trovò il popolo di Seveso di fronte ad

una folla di burocrati, di politici e di affaristi, poche furono le persone capaci di capire e di aiutare come fece Laura Conti, medico, donna, consigliere regionale della Lombardia, che raccolse le voci dei bambini, delle donne e degli uomini di Seveso, dedicando loro pagine bellissime in un libro intitolato "La lepre con la faccia di bambina", pubblicato dagli Editori Riuniti nel 1978.

Col passare del tempo ci furono inchieste parlamentari, i dirigenti della Icmesa furono processati, si cercò di accertare le responsabilità; una parte del paese di Seveso fu abbandonata per sempre e gli abitanti furono trasferiti altrove. La terra e il materiale contaminato e le parti di macchinari e di edifici furono sepolti in una grande fossa nel terreno su cui furono piantati alberi, una specie di "parco nazionale dei veleni" di cui peraltro si è dimenticato quasi che cosa c'è sotto. Anche delle strutture dell'Icmesa non c'è più traccia, se si eccettua un muro. Una parte della materia contenente diossina fu trasportata all'estero, finita in qualche discarica o inceneritore, nessuno sa esattamente dove.

La Comunità europea decise di darsi una normativa specifica per regolare la presenza delle industrie a rischio in tutti i paesi dell'Unione, la "direttiva Seveso" n. 501 del 1982, che suddivise le industrie a rischio in due classi, a basso rischio (classe B) e ad alto rischio (classe A), sulla base del tipo e della quantità delle sostanze tossiche e pericolose che ciascuna industria contiene. La direttiva ha subito varie modifiche nel corso degli anni, l'ultima delle quali, la "Seveso III", è stata approvata dalla Ue nel 2012 e recepita in Italia nel 2015 (D.lgs 26.6.2015). In base a questa normativa, ogni sindaco dovrebbe informare la popolazione sui processi che si svolgono in ciascuno degli stabilimenti del suo comune e sulle materie pericolose in esso contenute e dovrebbe predisporre un piano di emergenza in caso di incidenti. In pratica gli elenchi delle industrie a rischio sono sepolti negli uffici; i governanti e gli amministratori locali hanno paura di disturbare "eccessivamente" le industrie divulgando informazioni che mettano in guardia le popolazioni sui rischi che le circondano.

Purtroppo ben pochi sanno che cosa si produce in quel capannone, in quello stabilimento, che cosa esce da quel camino, che pure vediamo là fuori dalla finestra, alla periferia delle nostre città. E, altrettanto importante, che cosa si è prodotto in passato, quali scorie sono rimaste depositate, nei decenni, in qualche terreno o discarica di cui si è perfino persa la memoria.

Ricordare, a tanti anni di distanza, gli incidenti di quell'estate non è banale. Per la prima volta, su una scala senza precedenti, l'opinione pubblica italiana, europea e mondiale si rese conto che il territorio è cosparso di fabbriche e fabbrichette che maneggiano, trattano e trasformano sostanze pericolose, senza che nessuno degli abitanti vicini - spesso nessuno dei pubblici amministratori - sappia che cosa contengono, che cosa producono, che cosa occorre fare in caso di incidente.

Non è banale soprattutto oggi, di fronte ad incidenti terribili come quello del 12 luglio scorso avvenuto sulla tratta ferroviaria locale Andria-Corato, in Puglia, gestita in concessione da una azienda privata, che ha provocato 23 morti, decine di feriti e danni enormi ancora da definire anche sul piano economico. Questo incidente poteva essere evitato se su quel treno ci fosse stato un dispositivo di sicurezza automatico che avverte il conducente e blocca il treno in caso

di intralcio sui binari, come ad esempio la caduta di un albero sulle rotaie. Alla base di drammi come questo c'è sicuramente la mancanza di "moralità" da parte dei gestori della rete, per cui la vita umana non ha valore; ma c'è anche una cultura arretrata, che non considera le ferrovie come una industria alla pari delle industrie manifatturiere, che può produrre rischi ambientali drammatici, come la strage dei passeggeri cui dice di voler offrire un servizio.