

Non contenti di fare percorrere centinaia di chilometri ai loro rifiuti nucleari nazionali, lo stato ed AREVA hanno importato ed importano ancora rifiuti dall'estero. Come al solito, l'industria nucleare e le autorità mantengono gli eletti locali, le popolazioni ed i ferrovieri nell'ignoranza, a disprezzo della loro sicurezza.

Se anche il trasporto ferroviario è più sicuro di quello stradale, presenta comunque un rischio di catastrofi molto più importante a causa della concentrazione dei rifiuti che regolarmente passano all'interno dei centri urbani. Il martedì 07 febbraio 2011, un convoglio ha utilizzato i binari della linea C nel bel mezzo del traffico normale dei treni di periferia, attraversando delle stazioni aperte al pubblico, in piena ora di punta.

I numerosi trasporti di materie radioattive, (combustibili irradiati e rifiuti falsamente "riciclati") sono la conseguenza della scelta politica ed economica fatta dalla Francia, scelta dell'elettricità nucleare e di ritrattamento dei rifiuti sul sito di La Hague.

La SNCF, complice di questa opacità, non ha mai dato chiarimenti sulla natura e destinazione dei suoi trasporti, mettendo in serio pericolo i suoi dipendenti.

Guillaume PEPY, (capo della SNCF) che addirittura garantisce apertamente il segreto su questi convogli, e proibisce ai laboratori indipendenti di fare analisi sui Castori (vagoni speciali per i rifiuti nucleari) e fa disinformazione sugli orari di passaggio e la composizione esatta dei convogli.



I ferrovieri non sono dei lavoratori del nucleare e non devono essere sottoposti agli stessi rischi. Sono tuttavia direttamente esposti ai rischi legati ai trasporti di rifiuti radioattivi. Ricordiamo in questa occasione che le norme di esposizione (1mSv / ora per il pubblico, 5 mSv/ ora per i lavoratori del nucleare), non sono basate su uno studio scientifico serio e aggiornato, e sono state determinate arbitrariamente dalla sola lobby nucleare, senza contestazione da parte dell'OMS negli anni 70.

Nel 1998 la delegazione SUD-Rail al CNHSCCT della SNCF ha chiesto delle analisi sulla radioattività nelle stazioni di smistamento di uscita dalle centrali nucleari. Tutte queste stazioni di smistamento presenteranno dei punti di contaminazione importante nella zavorra, gli apparecchi di ferrovia, così come sui "castelli" o "Castors" al livello dei freni.

L'emissione, indiscutibile, di radiazione è differente secondo la quantità e la natura dei prodotti trasportati. Ed è per questo motivo che chiediamo delle misure affidabili per ogni tipo di vagoni e di rifiuti. Le autorizzazioni sono rilasciate ad ogni trasporto, ma non per i vagoni aggiunti per strada, come abbiamo appena constatato su certi convogli.

Autorizzazioni ed accordi intergovernativi :

"In occasione del primo trasporto di combustibili consumati italiani verso la fabbrica di La Hague in vista del loro trattamento, l'ASN ricorda pubblicamente le sue riserve sull'accordo intergovernativo che inquadra questa operazione".

In seguito ad un accordo tra i governi francesi ed italiani firmato il 24 novembre 2006 e ratificato dal decreto n° 2007-742 del 7 maggio 2007, AREVA deve trattare alla fabbrica di La Hague 220 tonnellate di combustibili a base di uranio e 15 tonnellate di combustibile MOX (ossidi misti di uranio e di plutonio). Questi combustibili provengono dai reattori nucleari ad acqua bollente in corso di smantellamento di Caorso, Trino e Garigliano. Il loro trasporto verso la fabbrica di La Hague è in corso e dovrebbe durare parecchi anni. Questo trattamento si inserisce nel quadro di un contratto che lega AREVA alla società italiana SOGIN (Società di gestione delle installazioni nucleari).

Il Plutonio per legge non doveva essere trasportato in Francia, ma i rifiuti di combustibili italiani ne contenevano. Dunque questo convoglio non avrebbe dovuto circolare ed era largamente irradiante quanto il treno dell'inferno, poiché non si trattava questa volta di prodotti "vitrificati" ma di barre di uranio contenente del plutonio.

La CRIIRAD (laboratorio di misure indipendente) ha del resto ricordato, in reazione al passaggio di questo convoglio, una nota nella quale ricorda la vera pericolosità di questi convogli, in particolare un " irraggiamento Gamma »(i peggiori) , di almeno 30 metri intorno a questo.

Anche l'ASN riconosce che un'esposizione di 30 minuti al contatto su un Castoro sottopone una persona al doppio della dose annua.

Il ruolo primario dei CHSCT : *(Comitato di igiene e sicurezza delle condizioni di lavoro)*

Che sia nelle stazioni attraversate, che sia per gli agenti di manovra, di stazioni o di condotta, i CHSCT devono depositare dei diritti di allerta per questi convogli finché la SNCF e lo stato non saranno trasparenti sui convogli nucleari. Abbiamo anche la certezza che sulle stazioni di smistamento che gestiscono continuamente questi convogli le misure di formazioni

e di radioprotezione non sono prese.

Dopo i differenti diritti di allerta depositati sul percorso e la contestazione sistematica della SNCF, l'ispettorato del lavoro ha dato il suo parere sulla regione di PSL : " L'ispettorato del lavoro precisa che questi convogli sono molto preoccupanti e che non comprende perché lo stabilimento non è avvisato sul tipo di carico, e del numero di convogli simili che circoleranno.

L'ispettorato del lavoro chiede che la valutazione dei rischi sia fatta col CHSCT, e che a tutti gli agenti sia data una adeguata formazione .

L'ispettorato del lavoro precisa che approvverebbe qualsiasi diritto di blocco del convoglio fatto da un agente.

Chiarito questo,ora siamo in attesa di un gruppo di lavoro nazionale del CNHSCT promesso dal mese di dicembre 2010.

SUD-Rail a chiede :

- Che la SNCF si assicura del rispetto delle norme in termini di trasporto di materie radioattive, ivi compreso per i suoi agenti.
- Che i ferrovieri che intervengono su questo tipo di trasporto siano attrezzati di dosimetri individuali.
- Che i CHSCT delle stazioni di smistamento coinvolte siano attrezzati di RADEX che permette di misurare la radioattività di questi "Castors" così come la formazione indispensabile alla buona utilizzazione di questi apparecchi.
- Una nuova campagna di misura di radioattività per i laboratori indipendenti su ogni tipo di vagoni (Q70, TN 28, TN85, ecc.) e per ogni tipo di rifiuto.
- La decontaminazione per lavaggio di tutti i vagoni utilizzati nel trasporto di materie radioattive.
- Il controllo di questa decontaminazione con l'installazione di portici appropriati.
- L'organizzazione delle circolazioni di questo tipo di vagoni, in modo tale da non farli passare (per la composizione dei treni e la sosta nelle stazioni di smistamento),in prossimità di materie infiammabili ed esplosive.
- L'installazione di binari che permettono l'intervento dei servizi di soccorso.
- Un informazione sistematica dei CHSCT del passaggio di questi convogli con la loro composizione esatta e la marcia del treno.
- La formazione dei membri del CHSCT e degli agenti conformemente al Punto G.3 del RH 0838.

In Italia, segreto totale e repressione a causa della rimessa in discussione dell'uscita dal nucleare

In Italia,un trasporto non è mai stato tenuto così segreto.Il governo italiano non vuole si sappia dell'impossibilità di gestire i rifiuti nucleari proprio nel momento in cui l'uscita dal nucleare, decisa nel referendum del 1987, è rimessa ora in discussione.

La prova, le violenze di cui sono state vittime una trentina di militanti antinucleari non violenti raggruppati questa notte nei dintorni della stazione di Chiusa San Michele, all'appello del comitato " Donne No Tav ."

La Rete " Sortir del nucléaire " e la federazione SUD-Rail condannano queste violenze e portano il loro sostegno ai militanti italiani. La federazione SUD-Rail e SDN sosterranno anche tutte le azioni denunciando questi convogli.

Davanti a questo vicolo cieco una sola soluzione: smettere di produrre dei rifiuti ed uscire subito dal nucleare!

La federazione SUD-Rail e l'associazione "Sortir du nucléaire " si oppongono al trasporto di rifiuti nucleari in tali condizioni senza che nessuna precauzione sia presa, a disprezzo dell'informazione,dell'elettorato e della popolazione.