

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2289

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**DUCA, BIRICOTTI, CALZOLAIO, CANESI, GIACCO, LORENZETTI,
GIARDIELLO, ANGELINI, VOZZA, MASTROLUCA**

Norme per la prevenzione dei rischi derivanti dalla presenza di amianto o componenti contenenti amianto nei veicoli e nei mezzi di trasporto terrestri

Presentata il 24 marzo 1995

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'amianto è un minerale fibroso quasi indistruttibile, non infiammabile, molto resistente all'attacco degli acidi, facilmente filabile. I Paesi produttori di amianto sono: Canada, Stati dell'ex Unione Sovietica, Sud Africa, Australia, Turchia. In Italia la produzione è cessata.

La produzione mondiale di amianto è salita da 1.318.649 tonnellate, nel 1961, a 4.616.000 tonnellate nel 1978; quella italiana, che nel 1962 era stata di 55.212 tonnellate, ha toccato, nel 1982 le 116.416 tonnellate.

Considerato che le uniche due cave esistenti in Italia, ubicate in Piemonte a Trana e a Balangero (TO), sono rimaste

attive fino al 1991 è facilmente desumibile che in Italia sono state movimentate o usate oltre 2 milioni di tonnellate di amianto. Le sue fibre sono sottilissime tanto che per osservare le più piccole non è sufficiente neppure il microscopio ottico e occorre quello elettronico. La inalazione di fibre da amianto, come è noto ormai da molto tempo, può determinare malattie diverse, tutte comunque gravissime e caratterizzate da un lungo intervallo di tempo (decenni) fra l'inizio della esposizione e la comparsa delle prime alterazioni e dalla assenza di una terapia efficace: asbestosi, tumori della pleura e del peritoneo (mesoteliomi), tumori del polmone. I mesoteliomi, tumori rari, possono

essere considerati spie della esposizione perché sono determinati quasi esclusivamente dalle fibre di amianto.

Per le sue straordinarie proprietà fisico-chimiche e per il basso costo l'amianto è utilizzato, per innumerevoli scopi: si calcola che esistano circa 3.000 tipi di prodotti diversi che lo contengono. L'esposizione professionale all'amianto persiste pertanto nelle più diverse condizioni lavorative che richiedono interventi sull'amianto o sui materiali e mezzi ancora contenenti amianto.

Nel tempo la legislazione italiana, anche a seguito di quella comunitaria, ha provveduto a:

regolamentare la protezione degli addetti alla manipolazione o di coloro che per motivi di lavoro potessero venire a contatto con fibre aerodisperse;

vietare l'immissione e l'uso dell'amianto nella fase iniziale del processo di utilizzo, anche come componente;

realizzare la bonifica degli edifici civili nei quali l'amianto era stato utilizzato inizialmente come coibente.

Fino ad ora però non esiste alcuna legislazione relativa ai mezzi di trasporto terrestri e navali nonostante che in essi l'amianto non sia stato applicato come coibente.

Per quanto riguarda i trasporti terrestri eseguiti dalle ferrovie statali, private e a gestione governativa, le linee metropolitane delle città di Roma e di Milano, nonché il servizio di trasporto pubblico urbano ed extraurbano essi non vengono considerati dalle norme esistenti.

Come è noto, ogni giorno sui mezzi di trasporto viaggiano milioni di cittadini che potrebbero essere esposti a rischio di inalazione di fibre di amianto qualora i rotabili, coibentati con amianto, presentino deterioramenti di vario tipo.

C'è da aggiungere che i pullman e gli autobus costruiti negli ultimi dieci anni non dovrebbero presentare amianto come coibente termico.

Ben più consistente è il fenomeno nei mezzi ferroviari: locomotive, elettrotreni, carrozze e carri merci.

Le Ferrovie dello Stato S.p.A. dispongono di circa 2.600 rotabili attualmente radiati dall'esercizio e contenenti, in quantità diverse, amianto: circa 400 in quantità inferiore ai dieci chili; circa 2.200 in quantità maggiore (alcune centinaia di chili).

Essi stazionano in oltre 220 impianti della rete Ferrovie dello Stato secondo una ripartizione stabilita dalle Ferrovie dello Stato S.p.A.; la dislocazione sul territorio del predetto materiale, oltre all'aggravio dei costi derivante dall'occupazione di oltre 60 chilometri di linea ferroviaria e di procedure di sicurezza e manutenzione dei rotabili in modo da evitare ogni dispersione nell'aria, sta producendo estese proteste da parte di sindaci, associazioni ambientaliste e comitati di cittadini.

Recentemente anche la magistratura è intervenuta sul problema incontrando obiettive difficoltà in quanto la direttiva n. 477/83 CEE sull'amianto, ha dato vita al concetto di prevenzione « ragionevolmente praticabile », in contrasto con quello espresso dal decreto del Presidente della Repubblica n. 303 del 1956, che esprime l'obbligo del datore di lavoro di adottare i provvedimenti atti ad impedire o a ridurre per quanto possibile, lo sviluppo e la diffusione di inquinanti sull'ambiente di lavoro. Cioè il concetto di « tecnologicamente attuabile » più volte preso a riferimento dalla magistratura.

Considerato che l'amianto non è radioattivo e che quando è ben fissato con resine e protetto con pellicole plastiche oppure è ben confinato con lamiera o altri rivestimenti non produce dispersione nell'aria, il problema prioritario appare quello riguardante le circa 400 carrozze ancora in esercizio nelle ferrovie statali, oltre a quelle delle ferrovie private e in concessione nonché quelle delle metropolitane.

Infatti a seguito dell'accordo stipulato tra Ferrovie dello Stato S.p.A. e Cotral per la manutenzione dei mezzi della metropolitana di Roma, è emerso che anche questi

rotabili contengono, in varia misura, amianto.

Pertanto con la presente proposta di legge, all'articolo 1, si intende stabilire la tutela della salute degli occupanti i mezzi di trasporto: cittadini utenti e lavoratori del settore, fissando precise misure di sicurezza per il mantenimento in servizio dei mezzi e la decontaminazione dell'amianto dei mezzi stessi nonché di controllo.

L'articolo 2, prevede l'obbligo per i titolari delle imprese di trasporto di presentare alle autorità competenti un programma di bonifica integrale dei mezzi o un programma di radiazione degli stessi. I programmi devono essere attuati da imprese che abbiano i requisiti di cui all'articolo 12, comma 4, della legge 27 marzo 1992, n. 257, nel territorio nazionale, nei Paesi dell'Unione europea e nei Paesi in cui esistono analoghe normative.

L'articolo 3, prevede le diverse procedure di decontaminazione.

L'articolo 4, individua i criteri di misurazione della presenza di amianto con il sistema del microscopio elettronico a scansione (SEM) integrata da microanalisi a raggi X del campione. Sistema suggerito anche dalle VIII e X Commissioni riunite

della Camera dei deputati il 7 marzo 1995. Nello stesso articolo vengono individuate le autorità competenti a ricevere le schede di valutazione e i programmi:

le regioni per i mezzi di trasporto stradali delle tranvie e delle metropolitane;

il Ministero della sanità per i mezzi delle Ferrovie dello Stato S.p.A., delle ferrovie concesse e delle ferrovie in gestione governative.

L'articolo 5, stabilisce le norme per la commercializzazione, l'importazione e l'esportazione dei veicoli e dei mezzi di trasporto.

L'articolo 6, prevede l'istituzione — presso il Ministero dei trasporti e della navigazione — di un Fondo speciale per la decontaminazione dell'amianto dai mezzi di trasporto, rinviando a successive norme ministeriali le modalità e i termini per la presentazione delle domande di contributo. Con lo stesso articolo si prevede la spesa di 10 miliardi di lire annue per cinque anni.

L'articolo 7 disciplina le sanzioni in caso di mancato rispetto delle norme previste dalla presente legge.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Ambito di applicazione e finalità).

1. La presente legge si applica a tutti i veicoli e i mezzi di trasporto terrestri, presenti per qualunque ragione sul territorio nazionale, di utilizzazione collettiva o privata, per trasporto persone o merci per i quali la presenza di materiali contenenti amianto non deve comportare un pericolo per la salute degli occupanti e del personale addetto.

2. La presente legge ha lo scopo di fissare le procedure di mantenimento in servizio e di decontaminazione dall'amianto dei veicoli di trasporto terrestre e le relative tecniche di controllo.

ART. 2.

(Programmi di decontaminazione).

1. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, tutte le imprese di trasporto che a qualunque titolo siano in possesso di veicoli e mezzi di trasporto adibiti al trasporto collettivo di persone e al trasporto ferroviario, che contengono amianto spruzzato o particolari e componenti di cui è già vietata la commercializzazione ai sensi della legge 27 marzo 1992, n. 257, sono tenute a presentare un programma di bonifica integrale di tali veicoli o un programma di radiazione dal servizio degli stessi, da realizzare nel termine massimo di cinque anni. Le aziende di trasporto pubblico locale devono presentare tali programmi alle regioni nel cui territorio hanno sede, le Ferrovie dello Stato S.p.A. e le ferrovie in concessione e in gestione commissariale, devono presentare tali programmi al Ministero della sanità.

2. I programmi di decontaminazione devono essere attuati presso le imprese di cui all'articolo 12, comma 4, della legge 27 marzo 1992, n. 257, le quali al termine degli interventi praticati devono rilasciare, sotto la propria responsabilità, una dichiarazione attestante l'avvenuta decontaminazione dei veicoli e dei mezzi di trasporto da esse trattati.

3. Le operazioni di decontaminazione possono essere effettuate oltre che sul territorio nazionale, nei Paesi dell'Unione europea e nei Paesi che hanno aderito alla Convenzione di Basilea.

ART. 3.

(Procedure di decontaminazione).

1. I programmi di cui all'articolo 2 devono prevedere interventi tali da garantire condizioni di assoluta sicurezza rispetto al possibile rilascio di fibre aerodisperse, nelle normali condizioni di uso dei veicoli e dei mezzi di trasporto e devono prevedere la rimozione completa dell'amianto e dei suoi componenti e nel frattempo garantire il mantenimento con:

a) l'incapsulamento, consistente nell'uso di prodotti penetranti o ricoprenti destinati a costituire una pellicola di protezione della superficie esposta, che dia garanzie nelle condizioni di uso;

b) il confinamento, consistente nell'installazione di una barriera che separi e isoli l'amianto.

2. Le metodologie di cui alle lettere a) e b) del comma 1, possono essere usate anche contemporaneamente, quale maggior garanzia per le condizioni di uso.

3. Per quanto non specificato dalla presente legge, per gli interventi di cui al comma 1, si applicano le disposizioni di cui al decreto del Ministro della sanità 6 settembre 1994, pubblicato sul supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 220, del 20 settembre 1994.

ART. 4.

(Criteri di misurazione della presenza di amianto).

1. Per la valutazione della potenziale esposizione a fibre di amianto dei soggetti che utilizzano a qualunque titolo veicoli e i mezzi di trasporto delle imprese di cui all'articolo 2, si applicano i seguenti criteri:

a) l'esame dello stato di conservazione dei materiali;

b) la misura della concentrazione delle fibre aerodisperse all'interno dell'abitacolo o del vano viaggiatori, o di altri ambienti, a campione ovvero ogni volta che venga ritenuto necessario in seguito a sostanziali interventi tecnici dovuti a modificazioni dei mezzi o compiuti dopo avarie, incidenti, eccetera;

c) la misura della concentrazione delle fibre aerodisperse all'esterno del veicolo, previa definizione del valore di fondo.

2. Al fine della valutazione, di cui al comma 1, i soggetti titolari di cui all'articolo 2 provvedono alla compilazione della scheda di valutazione di rischio secondo l'allegato A alla presente legge, da trasmettere alle regioni competenti per territorio di immatricolazione o giurisdizione per i veicoli e i mezzi di trasporto stradali e per i mezzi di trasporto delle tranvie e delle metropolitane, e al Ministero della sanità per quanto riguarda i mezzi delle Ferrovie dello Stato S.p.a., delle ferrovie concesse e delle ferrovie in gestione governativa.

3. Ai fini della valutazione della presenza nei veicoli e nei mezzi di trasporto di fibre d'amianto aerodisperse, si applicano le disposizioni di cui all'allegato 1 al decreto del Ministro della sanità 6 settembre 1994, pubblicato sul supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale*, n. 220, del 20 settembre 1994.

ART. 5.

(Norme per la commercializzazione, l'importazione e l'esportazione di veicoli e mezzi di trasporto).

1. A decorrere dal centottantesimo giorno dalla data di entrata in vigore della presente legge è fatto divieto a chiunque di commercializzare veicoli terrestri nuovi o usati dotati di particolari o componenti contenenti amianto.

2. Dalla data di entrata in vigore della presente legge è vietata l'importazione e l'esportazione di veicoli e mezzi di trasporto, contenenti amianto spruzzato non protetto, non confinato, non stabilizzato, ai sensi delle disposizioni della presente legge, così come veicoli dotati di particolari o componenti contenenti amianto.

3. Nei casi di esportazione di veicoli e di mezzi di trasporto usati ancora utilizzabili, ai sensi del comma 2, le autorità dello Stato acquirente devono essere pienamente edotte della normativa italiana vigente sulle operazioni di controllo e bonifica. I veicoli esportati dovranno comunque essere muniti del certificato, rilasciato dal Ministero della sanità, attestante il rispetto delle disposizioni della presente legge.

4. Nel caso di demolizione di veicoli e di mezzi di trasporto terrestri dotati di particolari o componenti contenenti amianto, tale operazione dovrà avvenire mediante preventivo trattamento di bonifica con completa asportazione dell'amianto nelle sue varie forme di utilizzo. Conseguentemente i veicoli, che fino a quel momento non potranno essere definiti residui tossico nocivi, daranno origine a materiale di riutilizzo e, per la quota parte di amianto o di suoi componenti, a rifiuti tossico nocivi, da smaltire nel rispetto delle disposizioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 10 settembre 1982, n. 915.

ART. 6.

(Agevolazioni per l'adozione dei programmi di decontaminazione dei veicoli e dei mezzi di trasporto).

1. Presso il Ministero dei trasporti e della navigazione è istituito il « Fondo

speciale per la decontaminazione dall'amianto dei veicoli e dei mezzi di trasporto ».

2. Le disponibilità del Fondo di cui al comma 1 sono destinate alla concessione di contributi in conto capitale alle imprese impegnate nei programmi di cui all'articolo 2.

3. Il Comitato per la programmazione economica, su iniziativa del Ministro dei trasporti e della navigazione, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, stabilisce, nei limiti delle disponibilità finanziarie del Fondo di cui al comma 1, le condizioni di ammissibilità e le priorità di accesso ai contributi del medesimo Fondo e determina i criteri per l'istruttoria delle domande di finanziamento.

4. Il Ministro dei trasporti e della navigazione stabilisce con proprio decreto, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le modalità e i termini per la presentazione delle domande di finanziamento e per la erogazione dei contributi.

ART. 7.

(Sanzioni).

1. La mancata adozione dei programmi di cui all'articolo 2 nei termini previsti, è punita con l'ammenda da lire 10 milioni a lire 100 milioni. L'ammenda si applica in misura doppia rispetto alla sanzione applicata in precedenza, nel caso di mancata adozione dei suddetti programmi, ad ogni ulteriore scadenza del termine di novanta giorni.

2. L'inosservanza delle disposizioni di cui all'articolo 6, commi 1 e 3, è punita con l'ammenda da lire 10 milioni a lire 50 milioni.

3. Gli atti sottoscritti in violazione delle disposizioni di cui all'articolo 6, comma 2, sono nulli.

ART. 8.

(Copertura finanziaria).

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge, pari a lire 10 miliardi

per ciascuno degli anni 1995, 1996 e 1997, si provvede, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto ai fini del bilancio triennale 1995-1997, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1995, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del tesoro.

2. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

