

**COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA
SUL CICLO DEI RIFIUTI E SULLE ATTIVITÀ
ILLECITE AD ESSO CONNESSE**

RESOCONTO STENOGRAFICO

147.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 23 FEBBRAIO 2000

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MASSIMO SCALIA**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Cecinato Luigi, Dirigente della sanità militare marittima di Taranto	6
Scalia Massimo, <i>Presidente</i>	3	Iuliano Giovanni (DS-U)	11
Audizione di Sergio Natalicchio, direttore generale della sanità militare, di Luigi Cecinato, dirigente della sanità militare marittima di Taranto, di Stefania Silvano, dirigente medico AUSL n. 5 della Liguria, e di Antonio Battaglioli, esperto delle problematiche sull'amianto.		Lo Curzio Giuseppe (PPI)	11, 14
Scalia Massimo, <i>Presidente</i>	3, 6, 7, 8, 10 11, 12, 13, 15	Marengo Lucio (AN)	11
Battaglioli Antonio, <i>Esperto delle problematiche sull'amianto</i>	9, 10, 13, 14, 15	Natalicchio Sergio, Direttore generale della sanità militare	3, 11, 12, 14
		Silvano Stefania, Dirigente medico AUSL n. 5 della Liguria	6, 7, 8, 9, 12, 13, 14
		Comunicazioni del presidente:	
		Scalia Massimo, <i>Presidente</i>	15

La seduta comincia alle 14.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che la pubblicità dei lavori verrà assicurata anche mediante impianto audiovisivo a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione di Sergio Natalicchio, direttore generale della sanità militare, di Luigi Cecinato, dirigente della sanità militare marittima di Taranto, di Stefania Silvano, dirigente medico AUSL n. 5 della Liguria, e di Antonio Battaglioli, esperto delle problematiche sull'amianto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione di Sergio Natalicchio, direttore generale della sanità militare, di Luigi Cecinato, dirigente della sanità militare marittima di Taranto, di Stefania Silvano, dirigente medico AUSL n. 5 della Liguria, e di Antonio Battaglioli, esperto delle problematiche sull'amianto. Si tratta di un'audizione che si inserisce nell'ambito dell'indagine che la Commissione d'inchiesta sta conducendo in materia di amianto: in particolare, per quanto riguarda la marina militare, sappiamo che per gran parte del nostro naviglio l'amianto è stato utilizzato come elemento coibentante ed isolante. Il problema diventa delicato, oggi come oggi, soprattutto per la manutenzione di queste navi: abbiamo l'esempio del porto di Palermo, i cui operatori,

addetti appunto alla manutenzione del naviglio, sono stati esposti all'amianto. Sembra un po' di trovarci di fronte ad una situazione contraddittoria, dal momento che, nonostante la legge proibisca dal 1994 non solo la produzione ma anche l'uso dell'amianto, si registra ancora un'esposizione al materiale da parte di lavoratori professionali. Un problema analogo è stato evidenziato da esponenti delle Ferrovie dello Stato — che abbiamo ascoltato in precedenti audizioni — i quali ci hanno riferito della presenza di amianto per la coibentazione di alcune carrozze ferroviarie, alla quale si è cercato di porre rimedio con un piano di disattivazione delle stesse e dei locomotori, attraverso un pittogramma che registra la presenza del composto; da quell'audizione è emerso anche che il piano sta funzionando perché di circa 9 mila carrozze da smantellare ne sono rimaste ora solo 3 mila.

Dai nostri ospiti oggi vorremmo conoscere la situazione relativa al naviglio militare, ed in particolare chiediamo se esista un piano unico in materia. Sappiamo che la marina militare è sensibile di fronte a questo problema, ma sappiamo anche che, un po' per tradizione, i corpi militari tendono a risolvere le questioni al loro interno. Noi oggi vorremmo capire se, per quanto riguarda la marina mercantile, sia stato predisposto un piano di disattivazione o di messa in sicurezza del naviglio sul quale è presente l'amianto.

Do pertanto la parola all'ammiraglio Natalicchio.

SERGIO NATALICCHIO, Direttore generale della sanità militare. Signor presidente, onorevoli deputati e senatori, in merito alle tematiche concernenti — *lato sensu* — il problema dell'amianto negli stabilimenti di lavoro della marina mili-

tare e a bordo delle unità navali, nonché sui suoi riverberi sulla salute del personale militare e civile dell'amministrazione della difesa, fornirò in questa sede le informazioni rese disponibili in gran parte dagli organi tecnici competenti, non potendosi da parte mia surrogare pertinenze tecnico-specifiche e settoriale-sanitarie di piena spettanza dei suddetti organi, e cioè la direzione generale degli armamenti navali, l'ispettorato navale, logistico e dei fari e l'ispettorato della sanità navale.

Per quanto concerne l'attuale esistenza in servizio di navi che utilizzano l'amianto come sistema di coibentazione, si deve premettere che le unità navali costruite negli anni '50 e '60 (e anche prima) adottavano sistemi di pannellature e di rivestimenti coibenti contenenti amianto, all'epoca non vietati da alcuna disposizione di legge, in quanto non ne era nota la pericolosità. Occorre risalire al decreto legislativo 24 maggio 1988 n. 215 (relativo all'attuazione delle direttive CEE 83/478 e 85/610, recanti rispettivamente la quinta e la settima modifica della direttiva CEE 76/769 per il ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri relative alla restrizioni in materia di immissione sul mercato e di uso di talune sostanze e preparati pericolosi, ai sensi dell'articolo 15 della legge n. 183 del 16 aprile 1987, il quale peraltro stabilisce le restrizioni in materia di immissione sul mercato e commercializzazione nel territorio nazionale dell'amianto e dei prodotti che lo contengono) per predisporre gli strumenti tecnici normativi di rimedio, anche se già dal decreto del Presidente della Repubblica n. 915 del 10 settembre 1982 (recante attuazione delle direttive CEE 75/442, 76/403 e 78/3152 - quest'ultima relativa ai rifiuti tossici nocivi -) venivano definite « rifiuti tossico-nocivi » le polveri e le fibre di amianto e venivano fissate le modalità per la relativa gestione e per lo smaltimento, senza vietarne l'impiego.

Già da allora la marina militare ha avviato varie azioni volte ad individuare materiali alternativi ed a focalizzare la rischiosità di quelli ancora in uso, oltre a

disporre le immediate riparazioni in caso di danneggiamento accidentale delle pannellature isolanti.

A partire dal 1987 e, in modo più incisivo, dal 1994 - anno di applicazione della legge n. 626 - sulle unità navali di nuova costruzione non sono più stati impiegati prodotti contenenti amianto.

Anche la successiva legge n. 257 del 1992, recante norme relative alla cessazione dell'impiego dell'amianto, non vieta l'uso dei prodotti già esistenti contenenti amianto, ovviamente purché siano rispettate le dovute precauzioni per la sicurezza. Tra l'altro, la stessa legge non vieta nemmeno il commercio di navi con a bordo « oggetti contenenti amianto », così come sancito dall'avvocatura generale dello Stato nel parere n. 4365/97-259, espresso in data 16 ottobre 1997 su richiesta della direzione generale degli armamenti navali.

Il successivo decreto legislativo n. 22 del 1997, che aggiorna la legge n. 257 del 1992, definisce i rifiuti pericolosi, tra i quali è ricompreso l'amianto, ma permette di vendere i relitti di navi anche se contenenti coibentazioni a base di amianto, cioè, appunto, rifiuti pericolosi.

In definitiva, la marina militare attua la seguente politica per quanto concerne le coibentazioni contenenti amianto: tutte le nuove costruzioni navali prodotte a partire dall'applicazione della legge n. 626 del 1994 non contengono isolanti o altri materiali contenenti il composto; sulle vecchie costruzioni, che hanno ancora una vita operativa residua, nel corso dei lavori di manutenzione periodica o di lavori occasionali le coibentazioni contenenti amianto interessate dalle lavorazioni sono state sostituite con altre prive del composto; limitate coibentazioni contenenti amianto ancora presenti a bordo sono state « segregate » mediante appositi prodotti incapsulanti (sperimentati sia il laboratorio sia a bordo mediante prove di pratico impiego) in grado di isolarle completamente, al fine di impedire dispersioni di fibre. Analogamente, tali coibentazioni vengono « segregate » qualora, per motivi accidentali, il precedente incapsulamento

si deteriori. In questo caso, comunque, si procede al più presto alla bonifica della parte mediante sostituzione dell'amianto con prodotti privi del composto. Va da sé che qualsiasi intervento riparativo su componenti coibentate o sugli stessi isolanti viene sempre effettuato rispettando le norme in vigore e in tal caso, quando è necessario intervenire, si provvede comunque alla sostituzione con materiali privi di amianto.

Per quanto concerne gli accorgimenti intrapresi per tutelare la salute dei lavoratori esposti in passato ed allo stato attuale, va precisato che tutti i lavori di decoibentazione sono stati effettuati da ditte specializzate ed autorizzate a norma di legge sotto il controllo della ASL, che provvede all'esame e all'approvazione del piano di bonifica presentato dalle ditte interessate. La stessa ASL, inoltre, provvede ai controlli periodici sul campo, avvalendosi della collaborazione del laboratorio chimico dell'arsenale, il quale esegue il monitoraggio ambientale secondo le indicazioni della stessa ASL. Per l'amianto ancora esistente a bordo delle unità navali il criterio di sicurezza, come anticipato sopra, consiste nell'evitarne la rimozione al di fuori delle procedure di sicurezza e, quando si dovesse verificare la rottura casuale di un rivestimento, un operatore esperto, munito di dispositivi di protezione individuale, interviene a ripristinare le condizioni di sicurezza seguendo una procedura d'emergenza prevista dalla legge che consiste nell'incapsulamento o nel confinamento dell'amianto a mezzo di un fissativo che blocca la dispersione delle fibre nell'ambiente.

Per quanto concerne lo stato di situazione in merito alle procedure di decoibentazione delle residue unità navali contenenti amianto, si comunica che la decoibentazione è ancora in atto. Le direttive sono quelle di eliminare tutto l'amianto presente a bordo, man mano che le suddette unità sono sottoposte ai lavori periodici di manutenzione.

Per quanto concerne il personale che si occupa dello smaltimento dell'amianto negli arsenali militari, si comunica che

presso l'arsenale esiste una sezione ecologica con un reparto *ad hoc* addetto alla ricezione, alla conservazione e allo smaltimento dei rifiuti speciali pericolosi, fra i quali è annoverato l'amianto. La procedura standard è fissata con apposito dettagliato ordine del giorno direttoriale e prevede che le ditte che effettuano la decoibentazione dell'amianto a bordo lo confezionino in appositi contenitori stagni; tali contenitori vengono conferiti al reparto ecologico prima menzionato che, a sua volta, provvede alla registrazione dei quantitativi in appositi registri dopo la misurazione del peso del materiale in un bilico interno allo stabilimento e alla conservazione dello stesso fino al suo conferimento a ditte specializzate che provvedono alle operazioni di smaltimento a norma di legge.

Si soggiunge che le norme di tutela della salute dei lavoratori e dell'igiene e della salubrità nei luoghi di lavoro dettate dalla legge n. 626 del 1994, e successive modificazioni ed integrazioni, sono puntualmente onorate nell'ambito dell'amministrazione della difesa.

Per quanto attiene all'incidenza di patologie specifiche da esposizione all'amianto sul personale preposto, la direzione generale della sanità militare ha provveduto, in data 11 novembre 1999, a richiedere allo stato maggiore della Marina le pertinenti informazioni relative all'incidenza della mortalità e della morbidità per patologia da amianto in ambito personale della Marina militare - militari e civili - nel decorso decennio 1989-1999. In proposito, i dati disponibili resi noti nel febbraio 2000 indicano quanto segue, relativamente ad ogni giurisdizione di direzione di sanità della Marina militare: Marisan Ancona, nessun caso; Marisan La Maddalena, un caso di personale militare (deceduto); Marisan La Spezia, 16 casi di personale civile, di cui due deceduti; Marisan Messina, un caso di personale civile; Marisan Taranto, 13 casi, 5 militari (3 deceduti) e 8 civili (5 deceduti).

Va rilevato, comunque, che le espressioni morbose in causa sono patobiologicamente da considerarsi, nel loro *incipit*,

avvenute in epoca risalente alle non perfette conoscenze della pericolosità del materiale di cui trattasi e che i tempi biologici del danno da esso indotto si possono misurare in decenni.

Per ulteriori informazioni, chiarificazioni e notizie si reputa necessario attingere alle competenze delle autorità tecniche menzionate in premessa.

PRESIDENTE. Dall'intervento dell'ammiraglio Natalicchio è emersa la questione della manutenzione, della decoibentazione, e quindi della rimozione del materiale contenente amianto. Questa è la fase più delicata. Finché la matrice protegge le fibre di amianto oppure vi sono incapsulamenti, infatti, non sorgono problemi; ma vi possono essere dei rischi quando si procede ad una manutenzione ordinaria oppure quando, nella fase di decoibentazione e di rimozione dell'amianto, si toccano le strutture. Vorremmo capire con quale livello di sicurezza si riesce ad operare in questi delicati passaggi.

LUIGI CECINATO, Dirigente della sanità militare marittima di Taranto. Attualmente le operazioni di scoibentazione o gli interventi di manutenzione da parte di personale preposto a quest'attività sono realizzati in base alle norme di sicurezza previste. In particolare, a bordo delle unità navali, fin dal 1985, questo tipo di attività è stata affidata a ditte specializzate del settore.

PRESIDENTE. Vorrei sapere se potete fornirci l'elenco delle ditte incaricate dello smaltimento. Poiché purtroppo nel nostro paese non vi è una totale corrispondenza tra le capacità prestazionali dichiarate dalle ditte e ciò che realmente queste sanno fare, noi cerchiamo sempre di capire qual è la situazione attraverso gli strumenti a nostra disposizione.

LUIGI CECINATO, Dirigente della sanità militare marittima di Taranto. Possiamo senz'altro fornirvi l'elenco richiesto.

Come dicevo, dal 1987 il personale civile dell'amministrazione non viene più impiegato direttamente nell'attività specifica di cui parlavo, che è stata affidata a ditte specializzate di settore. Per quanto riguarda i dati squisitamente sanitari, confermo quelli testé citati dall'ammiraglio Natalicchio, che si riferiscono ad un arco di dieci anni, dal 1989 al 1999.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda la Marina militare, quindi, le operazioni di decoibentazione o di rimozione delle pannellature sono effettuate da ditte specializzate a bordo di unità navali. Quanto agli aspetti civili del problema, vorrei che gli altri ospiti qui presenti ci riferissero la loro esperienza sui temi da me segnalati, per capire qual è la situazione con riferimento al naviglio non militare adibito al trasporto passeggeri e al trasporto merci.

STEFANIA SILVANO, Dirigente medico della AUSL n. 5 della Liguria. Sono un medico del lavoro del servizio di prevenzione della ASL della Spezia.

Credo di aver compreso le finalità di questa Commissione, che non riguardano specificamente i profili sanitari ma aspetti ad essi collegati. Le attività di vigilanza che la ASL svolge in questa materia sono esercitate da servizi i cui operatori, per quanto riguarda la regione Liguria, hanno la qualifica di polizia giudiziaria. Sono quindi attività in cui la prevenzione è strettamente connessa all'azione di repressione dei reati.

PRESIDENTE. Può dirci se, in base alla sua esperienza, questo è vero solo per la regione Liguria?

STEFANIA SILVANO, Dirigente medico della AUSL n. 5 della Liguria. È così in numerose regioni del centro-nord d'Italia.

PRESIDENTE. Quindi non è un comportamento generale.

STEFANIA SILVANO, Dirigente medico della AUSL n. 5 della Liguria. Purtroppo no, perché i servizi di prevenzione per la

tutela dei lavoratori non sono stati costituiti in tutte le regioni italiane e, comunque, non con la diffusione e la capillarità che caratterizzano alcune regioni. Nel centro-nord la scelta di attribuire a tutti gli operatori (compresi i medici) la qualifica di organi di polizia giudiziaria è stata fatta soltanto da alcune regioni, come la Liguria.

Questo dato mi sembra significativo nei confronti dell'amministrazione militare. Sostanzialmente, quella che è una prerogativa degli organi di vigilanza (l'accesso illimitato ai luoghi di lavoro per esercitare questi poteri) si è storicamente incontrata, e qualche volta scontrata, con le necessità dell'amministrazione militare (peraltro sancite per legge), in quanto la presenza di aree operative riservate e le caratteristiche delle organizzazioni militari non hanno mai consentito un libero accesso da parte degli operatori della prevenzione. La condizione che ha reso possibile una fattiva collaborazione tra l'arsenale della Spezia e la ASL spezzina si è realizzata quando, a seguito del recepimento della legislazione europea da parte dell'Italia (con il decreto legislativo n. 277 del 1991), si è stabilito che tutte le attività di rimozione dell'amianto dovessero essere preventivamente approvate o, quanto meno, notificate all'organo di vigilanza. Dal momento che l'amministrazione della Marina svolgeva le attività di decoibentazione tramite ditte specializzate, ciò ha comportato per tale amministrazione la necessità di presentare alla ASL competente una richiesta di approvazione dei piani.

Con questa anomalia mai sanata a livello legislativo (che sarebbe importante sanare perché, attualmente, la legislazione in materia di sicurezza del lavoro non ha limiti di applicazione), non è chiaro quali siano gli organi di vigilanza. Nel campo del civile il personale della difesa è numeroso: a La Spezia, tra indotto e dipendenti civili della Marina, operano oltre duemila lavoratori, che sono lavoratori civili e dovrebbero quindi essere sottoposti alla vigilanza e al controllo di organi civili. Questo punto non è mai stato

chiarito fino in fondo. Si afferma che sia al personale civile sia al personale militare si applicano le norme di legge europee, ma l'individuazione dell'organo di vigilanza è oggetto di un decreto, che prevede il concerto tra i Ministeri della sanità e della difesa ed altri dicasteri, che in realtà non è mai stato adottato.

La positiva esperienza della Spezia nasce quindi da una felice contingenza: il personale dell'amministrazione militare ha ritenuto importante collaborare con la ASL per realizzare migliori condizioni di sicurezza. Non nascondo che ciò è dovuto alla presenza di tecnici specializzati, dipendenti civili dell'amministrazione dello Stato, come il dottor Battaglioli, che credo sia uno dei massimi esperti italiani in materia di amianto.

PRESIDENTE. La dottoressa Silvano ha evidenziato con molta chiarezza un problema che era già in parte presente alla Commissione. Il problema dei controlli e della prevenzione sanitaria ai fini della tutela della salute e della sicurezza ci riguarda sia come parlamentari in senso lato sia come membri di questa Commissione. Vorrei capire se il controllo sulle ditte incaricate dello smaltimento può essere una risposta alle nostre preoccupazioni, nel senso che ci può garantire in misura maggiore che lo smaltimento avvenga in forme corrette ed in modo da tutelare la salute pubblica.

STEFANIA SILVANO, Dirigente medico della AUSL n. 5 della Liguria. Sarò esplicita su questo punto. La situazione spezzina è singolare, nel senso che il nostro territorio paga oggi un debito altissimo nei confronti degli ex lavoratori esposti all'amianto: a La Spezia si registra infatti la maggiore incidenza mondiale di mesotelioma pleurico maligno.

È anche altrettanto vero - i dati sanitari sono incontrovertibili - che il servizio di prevenzione ha dedicato alla tutela di questi lavoratori e alle attività connesse alla manipolazione dell'amianto particolare attenzione...

PRESIDENTE. L'arsenale della Spezia avrà certe caratteristiche, ma se ha questo triste primato mondiale una qualche ragione deve pur esserci...

STEFANIA SILVANO, *Dirigente medico della AUSL n. 5 della Liguria*. Sicuramente l'arsenale militare, che — lo ricordiamo — svolgeva un'attività di tipo cantieristico assolutamente assimilabile per alcuni aspetti alla cantieristica navale, utilizzava l'amianto come materia prima; vi erano, quindi, addetti ai manufatti in amianto e all'impasto diretto di materiale contenente amianto. Tuttavia, per quanto riguarda la Liguria, un grosso aiuto ci viene dato dal registro sui mesoteliomi maligni, il quale, sulla base di un questionario relativo all'anamnesi lavorativa, fa esplicito riferimento all'esposizione all'amianto nei cantieri di costruzione, di manutenzione e di trasformazione navale, attivi fino agli anni '80.

Inoltre, a prescindere dalle navi, in Liguria è stata attiva una raffineria IP, che ha subito un enorme intervento di decoibentazione negli anni '70; pertanto, conseguenze sanitarie in proposito le avremo ancora per i prossimi dieci anni.

PRESIDENTE. Mi scusi: quando lei ha parlato di maggiore incidenza mondiale, faceva riferimento anche all'attività di decoibentazione o di rimozione dell'amianto dalla raffineria?

STEFANIA SILVANO, *Dirigente medico della AUSL n. 5 della Liguria*. Le posso fornire le percentuali per attività. Nel triennio 1996-1998, abbiamo avuto 72 casi di mesotelioma pleurico, che corrisponde alla massima incidenza mondiale; per le ricostruzioni che sono state possibili — perché non sempre la diagnosi avviene nel momento in cui il paziente è in grado di sostenere una conversazione o un questionario; a volte la denuncia all'organo di vigilanza viene fatta solo quando il paziente si presenta nelle strutture sanitarie — risulta che il 66 per cento dei casi si è verificato complessivamente in attività di cantieristica navale o di trasporto marit-

timo; negli altri casi (il 20 per cento), era ipotizzabile un'esposizione professionale. In ogni caso si può parlare di esposizione ambientale: ricordo che sono stati registrati tre casi di mogli di lavoratori esposti all'amianto colpite da neoplasia perché lavavano a mano le tute dei propri mariti.

Sulla base di questo enorme debito di salute che dovevamo ai lavoratori, le nostre attività di controllo non si sono limitate alla verifica dei piani di lavoro delle aziende, ma abbiamo subito preteso che tali piani fossero sempre corredate dalle certificazioni relative al trasporto del rifiuto, al conferimento alla discarica fino all'avvenuto smaltimento. Quindi, tutti i dati relativi alle attività di rimozione dell'amianto che sono state svolte a La Spezia dall'entrata in vigore della legislazione sulla tutela dei lavoratori, comprese quelle relative all'arsenale militare, sono a disposizione, perché autorizzate dall'organo di vigilanza, e sono tutte corredate dai certificati — che ci auguriamo veritieri — ai quali facevo prima riferimento.

Credo che la situazione della Spezia possa essere considerata non comune o eccezionale, perché è chiaro che c'è una sensibilità diffusa non solo da parte dei lavoratori e dei cittadini ma anche da parte delle istituzioni, visti i dati preoccupanti che sono stati prodotti da La Spezia e da Genova.

PRESIDENTE. Vorrei approfittare della presenza del dottor Battaglioli e della sua esperienza per riuscire ad avere alcune informazioni specifiche. Sappiamo ciò che fa la Marina militare; nella situazione particolarmente grave della Spezia sappiamo che vi è stato un felice «incrocio» che — al di là di alcuni problemi istituzionali e normativi ancora aperti — ha portato ad una gestione a mio avviso positiva della questione relativa all'amianto. Vorremmo però riuscire a capire che cosa succede nella cantieristica e nel naviglio per così dire ordinario, mercantile; vorremmo cioè sapere se esiste un qualcosa di analogo ad un dipartimento, per esempio, che individui, nel caso della marina mercantile, un responsabile della

rimozione dell'amianto, della messa in sicurezza, del controllo sulla salute dei lavoratori e sulla gestione dei rifiuti, con le precauzioni poc'anzi ricordate dalla dottoressa Silvano.

ANTONIO BATTAGLIOLI, *Esperto delle problematiche sull'amianto*. Personalmente mi sono occupato fino all'anno scorso di problemi relativi alla marina militare; per quanto riguarda la cantieristica mercantile posso dire che sicuramente il problema esiste, ma preferirei lasciare la parola alla dottoressa Silvano che in materia è più preparata.

STEFANIA SILVANO, *Dirigente medico della AUSL n. 5 della Liguria*. L'attività cantieristica alla quale facevo prima riferimento riguarda ovviamente i cantieri che si occupava di naviglio mercantile. L'obbligo di censire l'amianto a bordo delle navi è abbastanza recente (risale a qualche mese fa); anche la legislazione specifica in materia di tutela della salute dei lavoratori marittimi - decreti legislativi nn. 271 e 272 - risalgono all'estate dell'anno scorso. Pertanto, fino ad oggi l'altra zona d'ombra delle competenze, oltre a quella relativa all'amministrazione militare, era anche la zona d'ombra che associava gli organi di controllo a terra con quelli in mare; la tutela dei lavoratori marittimi, pertanto, era assegnata alla sanità marittima - quindi non all'ASL - mentre la vigilanza sui manufatti era assegnata alle capitanerie di porto. Ciò nonostante...

PRESIDENTE. Può specificare meglio che cosa si intende per sanità marittima?

STEFANIA SILVANO, *Dirigente medico della AUSL n. 5 della Liguria*. Si tratta di una delle poche attività sanitarie che non rientrano nelle funzioni delegate alle regioni. La sanità è prerogativa delle regioni; lo Stato conserva per sé, oltre alla sanità militare, anche quella marittima, cioè il controllo su alcune...

PRESIDENTE. Pertanto, la vigilanza è regolata dalle autorità marittime e dalle

capitanerie di porto, che fanno capo al Ministero della sanità.

STEFANIA SILVANO, *Dirigente medico della ASL n. 5 della Liguria*. Si tratta di un'articolazione decentrata dello Stato; penso che alla sanità marittima resteranno esclusivamente i compiti di profilassi internazionale delle malattie infettive. Anzi, la normativa dice esplicitamente che ora l'organo di vigilanza è rappresentato dall'autorità portuale per quanto riguarda l'attività all'interno dei porti e dall'organo di vigilanza dell'ASL per quanto riguarda i marittimi.

Finora, l'unico comportamento che potevamo assumere di fronte ad un naviglio che presentava amianto in stato di degrado era quello di impedire, con un artificio giuridico, l'accesso a bordo di personale di terra; noi potevamo soltanto assumere questo atteggiamento. Le attività delle imprese portuali che dovevano operare il carico e lo scarico delle merci erano sicuramente sotto il nostro controllo; ergo, se il naviglio non aveva caratteristiche tali da consentire un accesso sicuro di questo personale, si prospettava un'annosa questione nella quale non sempre era facile ottenere una collaborazione con la capitaneria di porto in modo da impedire alla nave di esercitare quell'attività previa la messa in sicurezza del materiale contenente amianto.

PRESIDENTE. Questo impressionante ritardo dovrebbe avere a che vedere con quanto riferito dal sottosegretario Bettoni, presidente della commissione nazionale amianto e cioè che i famosi disciplinari attuativi, le norme di tutela relative all'amianto, rappresentano una problematica emersa con la conferenza del 1999 e che nel lungo periodo che intercorre tra il 1992 e il 1999 non sono stati emanati atti normativi in proposito. Pertanto, tutta la partita, sulla quale vorremmo fare luce per quanto riguarda gli aspetti civili e mercantili, si può dire essere cominciata ad agosto dello scorso anno.

STEFANIA SILVANO, *Dirigente medico della AUSL n. 5 della Liguria*. Senza dare

un giudizio politico, che non mi compete, ci sono accordi internazionali che normano l'attività dei marittimi e quindi il naviglio che opera attività commerciale nel nostro paese appartiene tutt'altro che alla Comunità europea. Pensare di obbligare l'armatore o il comandante della nave ad adottare misure di tutela tali da consentire l'attività in sicurezza dei « nostri » lavoratori implicava comunque un rapporto con gli organismi internazionali. In questo caso, quindi, vi era un ostacolo in più da superare.

Pertanto, ad oggi lo strumento normativo esiste; l'obbligo di censire i manufatti all'interno del naviglio esiste. Nella mia esperienza — anche se La Spezia non è un grande porto mercantile — posso dire che le carrette del mare sono ancora molte, anche del naviglio italiano. In proposito vorrei esprimere una preoccupazione alla Commissione: la marina ha venduto il *Duilio*, un incrociatore con una « storia » di amianto non indifferente, che ha rappresentato per noi spezzini una preoccupazione qualora si fosse provveduto alla decoibentazione. La marina ha legalmente venduto il naviglio, come consentito, ma un trafiletto di giornale ci ha fatto sapere che il *Duilio* è finito a Napoli. Ad oggi non sappiamo ancora se sarà decoibentato per essere poi demolito o per essere venduto. Qualche preoccupazione nutriamo per i lavoratori che in questo momento stanno decoibentando il naviglio; per questo manteniamo contatti con i servizi di prevenzione esistenti. Tuttavia, oggi si può obbligare l'armatore a procedere a determinati interventi per la salute dei marittimi.

PRESIDENTE. La complessità della situazione ci è nota. Credo che la legge n. 257 del 1992 sia stata una delle prime leggi al mondo a bandire l'amianto. Questa volta che siamo partiti in anticipo dobbiamo registrare i ritardi di una situazione europea che è molto disomogenea e in cui vi sono paesi che ancora non prevedono il *banning* dell'amianto e lo utilizzano tutt'oggi.

ANTONIO BATTAGLIOLI, Esperto delle problematiche sull'amianto. Vorrei

segnalare alla Commissione alcuni punti essenziali per quanto riguarda la Marina militare.

Siamo stati noi a porre il problema quando, nel settembre del 1986, con un documento abbiamo segnalato al ministero il problema dell'amianto a La Spezia, dopo aver studiato insieme ai sindacati e alle maestranze la direttiva CEE del 1983. Il ministero ha disposto il divieto di acquisizione di ulteriore amianto a bordo delle navi con tre diversi dispacci. Un dispaccio del 21 novembre 1987 confermava l'assoluto divieto di usare l'amianto blu, il più pericoloso; sempre nel 1987, con un altro dispaccio si dava disposizione agli arsenali di non utilizzare più l'amianto. Per quanto riguarda le nuove costruzioni realizzate nei cantieri, il dispaccio risale al dicembre del 1987. Tuttavia, la Marina non ha avuto giurisdizione sui cantieri che hanno realizzato le nuove costruzioni, ed in pratica ci siamo trovati a decoibentare costruzioni successive. Le ultime navi costruite tra gli anni 1987 e 1990 contengono ancora amianto.

Nel 1988 l'arsenale ha istituito un proprio settore di prevenzione per quanto riguarda l'igiene ambientale ed ha fatto frequentare al sottoscritto e ad altri due collaboratori un corso all'Istituto superiore di sanità (allora era l'ISPESL di Monte Porzio Catone) per l'individuazione dell'amianto. Già dal 1988 le decoibentazioni venivano effettuate in base alle disposizioni della circolare n. 45 del Ministero della sanità, che riguardava essenzialmente le abitazioni civili. Dopo l'entrata in vigore delle leggi n. 257 e 277, ci siamo riferiti, anche per quanto riguarda i protocolli di sicurezza e di scoibentazione, al decreto ministeriale del 6 settembre 1994, che riguarda gli edifici ma è stato applicato integralmente anche alle navi. Credo che sulla falsariga della nostra esperienza sia stato poi adottato l'ultimo decreto, quello del 20 agosto 1999, che riguarda le unità navali.

Per quanto concerne le dotazioni di bordo, l'ultimo decreto ha recepito la dotazione di bordo per gli interventi da attuare in situazioni di emergenza. Poiché

una nave che si trova in mezzo al mare potrebbe avere un'avaria ai motori oppure alle tubolature che portano l'acqua calda e l'acqua fredda, la Marina ha dotato (credo nel 1995) le navi maggiori di un *kit* di sicurezza comprendente maschere, incapsulanti, tute, ed altro. A La Spezia abbiamo addestrato numerosi sottufficiali di bordo perché, quando una nave è ancora in mare ma c'è un cantiere di amianto, per sicurezza deve essere fatta un'ispezione giornaliera alle sentine. Il controllo delle sentine deve avvenire non durante il lavoro di scoibentazione ma dopo molte ore, quando il tasso di fibra è sicuramente bassissimo.

PRESIDENTE. Do ora la parola ai colleghi che desiderino porre domande.

GIOVANNI IULIANO. Vorrei sapere se avete un'idea della quantità complessiva di amianto presente negli stabilimenti di lavoro della Marina militare a bordo delle unità navali.

Per quanto riguarda i mesoteliomi pleurici, vorrei sapere qual è il loro numero e se hanno generato contenziosi o cause di lavoro.

A proposito dello smaltimento, avete predisposto dei controlli a campione sulla veridicità delle certificazioni?

GIUSEPPE LO CURZIO. Nella parte iniziale del suo intervento l'ammiraglio Natalicchio ha detto che già nel decreto n. 915 venivano fissate le modalità per la gestione e lo smaltimento delle polveri e delle fibre di amianto senza vietarne l'impiego. In merito a questo criterio, gradirei sapere quale incidenza ha avuto, nei cantieri navali di Augusta, la costruzione di navi con amianto prodotto nella stessa baia di Augusta, in contrada Targia, specificatamente presso la Eternit.

Per quanto riguarda il riferimento alla Marisan di Messina, mi risulta che non vi sia stato solo un caso di personale civile ma numerosi casi, perché la Marisan di Messina comprende il compartimento che inizia a Siracusa e termina a Messina. Su

questo gradirei una precisazione perché, ripeto, a me risulta che le persone decedute siano molte decine.

Vorrei inoltre rivolgere una domanda alla dottoressa Silvano, la quale ha parlato di una ripercussione negativa sulle famiglie (in quanto le mogli lavano le tute dei mariti e quindi la malattia si espande) ed ha rilevato che in Italia si registra la maggiore incidenza a livello mondiale di mortalità per malattie della pleura. Vogliamo acquisire seriamente la verità su questo tema. È pesante infatti dover riconoscere che nel nostro paese, che è uno dei più civili dell'Europa mediterranea, vi è la più alta incidenza mondiale di mortalità per questo tipo di malattie.

In conclusione, voglio ringraziarla, presidente, per queste audizioni, che ci consentono di fare chiarezza e di acquisire la verità sul problema dei rifiuti tossici. Ricordo che sia stamattina all'Eur sia oggi in aula la problematica dell'amianto è oggetto di discussione, a seguito delle iniziative assunte dai paesi giapponesi a causa del grave inquinamento di questo settore.

LUCIO MARENCO. Vorrei sapere se i natanti da diporto, che sono decine di migliaia, hanno gli stessi problemi delle navi militari. Se la risposta è affermativa, avete un'idea di quanto amianto vi sia sul mare e di dove vada a finire?

SERGIO NATALICCHIO, *Direttore generale della sanità militare.* Credo che il senatore Lo Curzio abbia dati diversi da quelli che ho citato poc'anzi.

GIUSEPPE LO CURZIO. Voglio precisare che nella mia provincia si stanno registrando, specificatamente da parte dell'Istituto nazionale di previdenza sociale e dell'INAIL di Siracusa, decine di morti all'anno a causa dell'amianto. In quella zona vi era infatti una grossa azienda (con 470 dipendenti) che produceva amianto, prima a Casale Corte Cerro e poi a Siracusa. A Siracusa si lavorava, a Roma si discuteva e a Casale Corte Cerro si riscuoteva!

SERGIO NATALICCHIO, *Direttore generale della sanità militare*. I miei dati si riferiscono al personale militare e civile che lavora sulle navi o negli arsenali. Ci siamo informati sul numero dei casi che si registrano sul territorio e abbiamo accertato un caso di mesotelioma pleurico da amianto su un milione di abitanti. Questo dato è statisticamente comprovato. Le fasce di età colpite sono quelle comprese tra i 50 e i 70 anni, sia nella popolazione di sesso femminile sia in quella di sesso maschile. La malattia va aumentando con il crescere degli anni e nei prossimi 20-30 anni si prevede un aumento dei casi di mortalità. Anche se si sospendesse ora la produzione di amianto, per altri 20 o 30 anni si avranno decessi a causa dell'amianto.

Se il senatore Lo Curzio ci chiede uno studio sulla popolazione nel suo complesso, possiamo anche venire incontro alla sua richiesta.

STEFANIA SILVANO, *Dirigente medico della ASL n. 5 della Liguria*. Ad integrazione di quanto detto dall'ammiraglio, vorrei precisare quanto segue: è molto difficile avere dati attendibili per quanto riguarda il personale militare, perché l'ente assicuratore non è l'INAIL; inoltre, il personale militare, nella fattispecie quello della marina, ruota da una sede all'altra e ciò provoca, purtroppo, una perdita dei dati. Laddove esiste una struttura sanitaria e di attività di prevenzione vi è un rapporto con l'istituto assicuratore, che è l'INAIL, anche se non sempre vi è coincidenza tra il numero dei casi censiti e il numero dei casi di richieste di rendite all'INAIL; intendo dire che non sempre le persone affette da mesotelioma, per le caratteristiche della malattia che ha un decorso piuttosto rapido, o i loro parenti — può sembrare strano ma è così — avanzano richiesta di indennizzo. Per fortuna, però, in un buon numero di regioni d'Italia esiste il registro dei mesoteliomi maligni che consente uno scambio di informazione fra le regioni. Faccio un esempio: il registro mesoteliomi censisce tutti gli affetti da questa patologia

residenti nella regione; essendo La Spezia una provincia di confine, ci sono persone che hanno lavorato a La Spezia ma che sono residenti in Toscana o in Emilia Romagna. Ebbene, i casi che vengono diagnosticati in Toscana e in Emilia Romagna, raccolti dai registri dei mesoteliomi di quelle regioni, vengono poi trasmessi alla ASL e alla regione di competenza. Intendo dire che tutto quello che è stato provocato a La Spezia in un certo senso torna indietro se questo è il contesto.

Purtroppo, per quanto riguarda il personale militare la situazione è diversa, perché, come ho detto, l'ente assicuratore non è l'INAIL e quindi non possiamo utilizzare i suoi dati; inoltre, l'incidenza della nostra regione è assai diversa da quella nazionale. La maggior parte dei casi qui da noi riguarda persone che hanno circa 71 anni, quindi persone in pensione, a maggior ragione se si tratta di militari (che godono di taluni benefici per cui possono andare in pensione anche prima). Pertanto, a mio avviso, il numero dei militari affetti da patologie da amianto e correlate è oggi gravemente sottostimato. Lo dico senza timore di smentita perché, lo ripeto, mentre i lavoratori civili della Spezia colpiti dalla malattia risiedevano in città o nelle province immediatamente limitrofe, per i militari non può dirsi la stessa cosa.

Per quanto riguarda un possibile contenzioso sulle malattie professionali, questo esiste ma non sul mesotelioma della pleura, che resta una malattia rara, anche se l'incidenza è elevatissima (72 casi in tre anni per una malattia rara è un'incidenza veramente elevata)...

PRESIDENTE. A proposito di incidenza: quando avete fatto riferimento ad un caso su un milione, si trattava di previsione statistica?

STEFANIA SILVANO, *Dirigente medico della ASL n. 5 della Liguria*. Nella città della Spezia sono 22 casi su 100 mila abitanti...

PRESIDENTE. Mi scusi: per avere un criterio che vi consenta di parlare di record negativo dovete avere un punto di riferimento in una valutazione che credo sia dell'organismo tecnico mondiale, cioè l'OMS, in base al quale, statisticamente, i casi di mesotelioma sono di 1 su 1 milione.

STEFANIA SILVANO, *Dirigente medico della AUSL n. 5 della Liguria*. Lo standard di riferimento è questo. È chiaro che quando parliamo di massima incidenza mondiale ci riferiamo a paesi che hanno un'organizzazione sanitaria che consente di avere dei registri sui tumori; la lettura deve essere questa. Sono sicura che abbiamo venduto alla Malesia naviglio contenente amianto (quando era ancora possibile venderlo), ma non abbiamo i dati sui malesi; per quanto riguarda invece il Canada o l'Australia, che sono altri paesi civili, le incidenze sono altrettanto significative e ciò è possibile verificarlo non solo perché aderiscono all'Organizzazione mondiale della sanità ma anche perché hanno istituito strumenti come il registro sui tumori.

Per quanto mi risulta, pur non avendo ancora la Sicilia un registro dei mesoteliomi, nella regione è stato compiuto un grandissimo sforzo per promuovere ed incentivare i servizi di prevenzione, per cui da alcuni anni ricevo moltissime telefonate di colleghi siciliani interessati a questi aspetti e che chiedono informazioni e scambi di conoscenze. In particolare, per la fabbrica alla quale faceva riferimento il senatore Lo Curzio — credo fosse quella relativa all'eternit — esiste uno studio storico (che viene aggiornato ogni 10 anni) dell'Istituto superiore di sanità, per cui i dati relativi sono disponibili; del resto, si tratta dell'unica circostanza in cui esiste un'esposizione certa ed omogenea dei lavoratori all'amianto. Il professor Donelli — che, come ho potuto verificare leggendo un resoconto parlamentare, è stato vostro ospite — è la persona specifica a cui fare riferimento per quanto riguarda questi dati.

E veniamo ai controlli. La regione Liguria è piuttosto piccola; non esistono discariche autorizzate, per cui la nostra possibilità di controllo, che passa attraverso una collaborazione con l'ente preposto, che è, per noi, l'ARPAL, è quella di seguire il rifiuto fino ai confini del territorio regionale. Intendo dire che, non essendoci discariche autorizzate per quanto riguarda l'amianto (se non per la parte che può confluire in discarica per inerti; è attuale il dibattito sulla nuova classificazione del rifiuto), ciò che sappiamo per certo è che le oltre 200 tonnellate che abbiamo rimosso dalla centrale termoelettrica della Spezia, che è una tra le più grosse e che è al centro di una imponente ristrutturazione, sono andate tutte in Francia, alla Inertal. In questo caso la verifica è stata abbastanza semplice: si è applicato il metodo termico di inertizzazione dell'amianto, che consente poi di riutilizzare il minerale per le pavimentazioni stradali. Ad oggi, in Italia, non credo che vi siano...

PRESIDENTE. Mi scusi, a noi interessa sapere che fine hanno fatto quei rifiuti, che avete certificato « cartacemente » — mi si passi il termine — come smaltiti a seguito di decoibentazione o rimozione da navi militari.

ANTONIO BATTAGLIOLI, *Esperto delle problematiche sull'amianto*. Essenzialmente sono stati smaltiti da ditte specializzate, alle quali l'arsenale faceva pervenire...

PRESIDENTE. Mi pare che abbiate detto che da controlli effettuati eravate venuti a conoscenza anche di quale fosse il sito fisico...

ANTONIO BATTAGLIOLI, *Esperto delle problematiche sull'amianto*. Ho sentito parlare di Boscalino, almeno per quanto riguarda la Liguria...

PRESIDENTE. Ma il materiale contenente amianto, che non è eternit (perché

nelle navi non credo se ne trovi molto) sapete con quali ditte e dove sia andato a finire?

ANTONIO BATTAGLIOLI, *Esperto delle problematiche sull'amianto*. Per quanto riguarda La Spezia, il servizio di supporto generale, che è competente per gli smaltimenti dei rifiuti, ha il proprio registro di carico e scarico dei tossicocivi, dal quale è possibile attingere le informazioni necessarie.

GIUSEPPE LO CURZIO. Vorrei avere un chiarimento: la dottoressa ha parlato di discarica effettuata nella vicina Francia. È così?

STEFANIA SILVANO, *Dirigente medico della AUSL n. 5 della Liguria*. L'impianto della Inertal è all'avanguardia perché utilizza un trattamento termico dell'amianto che lo rende inefficace, nel senso che esso non rilascia fibre. È un impianto che consente addirittura di riutilizzare il materiale che normalmente viene usato per le pavimentazioni stradali. Non so quale sia il costo di questo tipo di smaltimento, ma sicuramente l'Enel può quantificarlo. Certamente non ci sono impianti di questo tipo nel nostro paese.

ANTONIO BATTAGLIOLI, *Esperto delle problematiche sull'amianto*. Per quanto riguarda la domanda relativa alla quantità di amianto negli arsenali, ho come un dispaccio che risale al febbraio 1989 nel quale si afferma testualmente quanto segue: « Si concorda con la proposta avanzata da codesta direzione dell'arsenale di non impiegare più alcun tipo di materiale isolante a base di amianto ». Si aggiunge: « Ne consegue che i coibenti contenenti amianto diversi dall'amianto blu, attualmente depositati presso i magazzini dello stabilimento, non potendo trovare ulteriore utile impiego, dovranno essere dismessi per fuori uso tecnico ».

Per quanto concerne l'amianto blu, già una precedente disposizione stabiliva che non dovesse essere più utilizzato. Nel 1989 fu effettuata, ad opera di una ditta

specializzata di Milano e sempre secondo le procedure indicate nella circolare n. 45, la dismissione del magazzino coibenti delle navi presso l'arsenale della Spezia.

Quanto invece all'amianto negli edifici civili, nel 1998 la regione Liguria ha effettuato il censimento di tali edifici, al quale l'arsenale ha risposto. Abbiamo censito gli edifici verificando la presenza di amianto friabile e di amianto compatto; per ogni fabbricato è stata data una localizzazione dell'amianto e una valutazione del rischio amianto (se friabile o compatto, quale tipo di pericolosità). Successivamente, nel 1999, l'arsenale ha decoibentato per un buon 70 per cento l'amianto friabile, quello più pericoloso, lasciando in opera l'amianto compatto (essenzialmente Eternit). So che questa operazione di decoibentazione degli edifici dell'arsenale sta ancora procedendo.

SERGIO NATALICCHIO, *Direttore generale della sanità militare*. Vorrei fare una precisazione sul monitoraggio del personale militare che si discosta un po' da quanto ha detto la dottoressa Silvano. Il personale militare è supermonitorato, in quanto è sottoposto alla visita pre-congedo (radiografia del torace e tutti gli esami di laboratorio previsti) e si può avvalere dell'istituto della dipendenza da causa di servizio. Quando un dipendente civile o militare si ammala, può chiedere la causa di servizio: anche questo è un monitoraggio.

STEFANIA SILVANO, *Dirigente medico della AUSL n. 5 della Liguria*. Non credo che vi sia contraddizione con quanto ho affermato. Così come può succedere che i lavoratori e i familiari non presentino domanda all'INAIL per ottenere l'indennizzo, è possibile che gli stessi non avanzino la richiesta di riconoscimento della causa di servizio. Questo spiegherebbe perché il numero dei casi indennizzati è inferiore a quello dei casi ufficialmente censiti.

Per quanto riguarda le navi da diporto, direi che non vi sono grossi problemi, perché le caratteristiche del naviglio di

quel tipo sono tali da consentire un *turn over*.

ANTONIO BATTAGLIOLI, *Esperto sulle problematiche dell'amianto*. Sulla base della mia esperienza posso affermare che in Marina vengono utilizzati battelli piccoli, simili alle navi da diporto. L'ammiraglio della Spezia, ad esempio, ha un « Seneca », che è motoscafo abbastanza grosso. L'amianto è stato trovato solo per piccoli tratti nelle coibentazioni dei motori; la quantità dovrebbe essere minima, perché il « Seneca », ripeto, è un motoscafo grosso e di recente costruzione.

Vorrei approfittare di questa occasione per segnalare alla Commissione un problema che riguarda il codice CER del catalogo rifiuti. Quando ero in arsenale ho sempre fatto la classificazione dell'amianto; secondo me questa andrebbe ampliata perché, per i rifiuti pericolosi, abbiamo una sola classificazione — il 170601 —, che parla di materiali isolanti contenenti amianto. Nella mia vita di « amiantista » ho trovato l'amianto persino nei tessuti di avvicinamento al fuoco; come materiale di attrito, lo abbiamo trovato nei ceppi dei freni e degli argani, nei materiali delle paratie antincendio — mescolato con legante organico — e nei camini antifiamma degli interruttori. Il cartone di amianto non si sa come classificarlo ed infatti, ogni volta, si fa riferimento al 170601, che è quello più pericoloso. Anche gli stucchi e le vernici isolanti non sono previsti nella legge.

Inverò alla Commissione alcune osservazioni contenenti proposte di modifica

del decreto legislativo n. 22 del 1997, in ordine alla classificazione dei rifiuti pericolosi, tra i quali è compreso l'amianto.

PRESIDENTE. Dichiarando conclusa l'audizione, ringrazio gli ospiti intervenuti e li invito a far pervenire in tempi brevi la documentazione che si renderà disponibile, che sarà utilizzata dalla Commissione per la predisposizione di un documento in materia.

Comunicazioni del presidente.

PRESIDENTE. Ricordo che il 7 marzo prossimo si svolgerà a Bari un seminario pubblico, organizzato dalla Commissione, sull'istituto del commissariamento per l'emergenza rifiuti.

Avverto che domani, giovedì 24 febbraio 2000, alle ore 13,30, è prevista una riunione dell'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi; al termine di tale riunione, la Commissione ascolterà i rappresentanti del Ministero dei trasporti e della navigazione nonché del Registro navale italiano.

La seduta termina alle 15.30.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI
DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
dal Servizio Stenografia il 1° marzo 2000.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO