

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

(n. 11)

SEDUTA DI MARTEDÌ 12 DICEMBRE 1995

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MASSIMO SCALIA**

INDICE

| | PAG. | | PAG. |
|--|---------------|--|---------------|
| Audizione dei rappresentanti delle Ferrovie dello Stato: | | Audizione dei rappresentanti dell'AMA: | |
| Scalia Massimo, <i>Presidente</i> | 233, 234 | Scalia Massimo, <i>Presidente</i> | 247, 248, 249 |
| 236, 237, 238, 239, 240, 241 | | 250, 251, 252, 253, 254, 255 | |
| 242, 243, 244, 245, 246, 247 | | Di Carlo Mario, <i>Presidente dell'AMA</i> .. | 248, 249 |
| | | 250, 251, 252, 253, 254 | |
| Moretti Mauro, <i>Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato</i> ... | 234, 235, 236 | Gerardini Franco | 252, 253, 254 |
| 237, 238, 239, 241, 242 | | | |
| 243, 244, 245, 246, 247 | | Comunicazioni del presidente sulla discussione della proposta di relazione trimestrale: | |
| Rubino Raffaele Ruggiero, <i>Responsabile del servizio centrale legale e contenzioso delle Ferrovie dello Stato</i> | 247 | Scalia Massimo, <i>Presidente</i> | 255 |
| | | Gerardini Franco | 255 |
| | | Sulla pubblicità dei lavori: | |
| | | Scalia Massimo, <i>Presidente</i> | 233 |

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,55.

(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 della seduta odierna sia assicurata anche mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione dei rappresentanti delle Ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dei rappresentanti delle Ferrovie dello Stato.

La Commissione è interessata ad avere da voi un quadro preciso su alcune questioni, alle quali accennerò in maniera sintetica. Gli argomenti che ci interessano sono sostanzialmente tre: su uno di essi si è dibattuto a lungo ed anch'io lo considero fra i più importanti. Ovviamente, la rete ferroviaria nazionale è un sistema complesso: pertanto, non siamo interessati a conoscere come vengano smaltiti i rifiuti all'interno di tale sistema, ma desideriamo porre domande molto più precise.

Accennavo prima ad una questione di cui molto si è parlato, soprattutto in primavera-estate: si tratta del problema dell'amianto. Le altre questioni attengono ai pali ferroviari dismessi (quelli di sostegno lungo la rete elettrica) e alle traversine o materiale di questo genere.

Pur essendo interessati ad avere risposte su tutte e tre le questioni, richiamo la

vostra attenzione sul problema dell'amianto, che mi pare sia attualmente anche all'attenzione della magistratura. Per quanto riguarda tale questione, ci troviamo di fronte ad una contabilità dei vagoni ferroviari e dei locomotori che ha subito parecchie variazioni nel corso del tempo. Secondo le informazioni che abbiamo ricevuto, tali variazioni sarebbero state in qualche modo dovute al fatto che le Ferrovie dello Stato, in fasi successive, hanno ampliato, rispetto alle prime documentazioni, l'elenco delle carrozze e dei locomotori nei quali è presente l'amianto. Una lettura non benevola potrebbe essere quella secondo cui l'azione della magistratura ha incoraggiato le Ferrovie dello Stato a far scendere dalle nebbie dell'indefinito una serie di vagoni e locomotori che in un primo momento non erano stati censiti tra i materiali contenenti amianto.

All'interno di tale questione esisterebbe anche un « giallo », che riguarda i cosiddetti pittogrammi, cioè gli schemi a blocchi con i quali, anche nel cosiddetto libro di bordo nelle singole vetture o nei locomotori, viene registrato con alcune croci dove è presente e dove non è presente l'amianto. Secondo un'informazione che abbiamo avuto in proposito, nel corso del tempo sarebbero state indicate nel pittogramma, di volta in volta, solo alcune componenti (come il tetto, che in termine tecnico si chiama imperiale), mentre non ne sarebbero state indicate altre, pure contenenti amianto (come, nel caso dei locomotori, la parte anteriore).

Il nostro livello di informazione ci induce ad affermare che questa vicenda ha avuto contorni poco chiari nel corso del tempo: dal 1982 in poi, locomotori e carrozze che in un primo momento pareva

non contenessero amianto, successivamente sono risultate composte anche di tale materiale. Inoltre, non c'è stata la massima esattezza nell'indicare quali parti della carrozza o del locomotore contenessero amianto. Quindi, sorge un problema rispetto al quale — lo dico con estrema chiarezza — la Commissione intende fare chiarezza, anche perché è a tutti evidente che, trattandosi di migliaia di carrozze e di centinaia di locomotori, la loro sostituzione comporterebbe una spesa estremamente rilevante.

La legge sull'amianto, approvata alla fine della X legislatura (a tale riguardo, ricordo che in quella occasione si verificò un clamoroso caso istituzionale, in quanto, a Camere sciolte, il Presidente della Repubblica rinviò la legge per mancanza di copertura; successivamente la stessa, approvata in Commissione in sede legislativa, fu promulgata), recepisce gli aspetti più rigorosi delle direttive europee, ponendo quindi all'ente che detiene materiale contenente amianto — una Spa in questo caso — una serie di obblighi da cui discendono anche conseguenze di carattere sociale. Poiché un lavoratore esposto all'amianto rientra sicuramente tra quelli ricompresi nella categoria degli addetti a lavori cosiddetti usuranti, ci si dovrebbe chiedere se determinati lavoratori si siano trovati più o meno esposti all'amianto, cercando anche di capire il motivo per cui certe carrozze e certi locomotori venivano classificati in un modo piuttosto che in un altro.

La nostra Commissione non è particolarmente interessata alle vicende giudiziarie riguardanti questa problematica, per il semplice motivo che si riserva di richiedere agli organi competenti gli atti in possesso della magistratura. Da voi ci aspettiamo, invece, un quadro il più possibile preciso su questa vicenda.

L'ultima (ma non certo per importanza) questione sulla quale desidero di richiamare la vostra attenzione è quella dello smaltimento della coibentazione. In proposito, vorremmo sapere se sia vero che le Ferrovie dello Stato (o la società collegata) abbiano stipulato un contratto

di appalto con l'Ucraina, al più basso costo possibile. Non siamo tanto interessati alla particolare forma del contratto, quanto piuttosto al costo per la decoibentazione, che sembrerebbe essere stato fissato in 25 milioni a vagoni. Sembra che l'Ucraina abbia accettato di fare interventi per la decontaminazione ad un costo di 21 milioni. In ogni caso, indipendentemente dalle cifre che ho appena menzionato, vorremmo sapere se da parte delle Ferrovie (o della società a cui ci si è rivolti) vi sia la tendenza ad affidare ad altri questo delicato, complesso e costoso compito. Poiché secondo alcune informazioni il costo della decoibentazione di un vagone sarebbe di oltre 100 milioni (attendiamo comunque di conoscere le vostre stime), mi chiedo se non vi sia la tentazione, peraltro molto banale e facile, di rivolgersi a paesi al di fuori dell'Unione europea per interventi di smaltimento, che in Italia potrebbero non essere effettuati oppure avvenire a costi molto elevati.

Da ultimo, restano aperte le questioni concernenti lo smaltimento dei pali e delle traversine. Si tratta di rifiuti catalogabili come rifiuti tossico-nocivi e in ogni caso pericolosi; ad essi debbono essere aggiunti eventuali PCB dei trasformatori (mi riferisco, per esempio, alla vastissima rete di stazioni elettriche delle Ferrovie).

Sul complesso degli aspetti concernenti lo smaltimento dei rifiuti tossico-nocivi, diciamo dei rifiuti pericolosi per la salute (in Italia non usiamo questa terminologia che è invece molto usata all'estero), gradiremmo sapere se abbiate, ed eventualmente quali, politiche precise in ordine allo smaltimento.

MAURO MORETTI, *Responsabile del settore manutenzione rotabile e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato*. Debbo subito dire che non eravamo a conoscenza dell'oggetto dell'audizione odierna, nel senso che non siamo stati informati della questione specifica.

PRESIDENTE. Chiedo scusa, ma per vostra tranquillità mi corre l'obbligo di segnalarvi che per quanto non sarete in

grado di dirci in questa sede, potrete inviare alla Commissione un'apposita documentazione scritta; la Commissione potrà poi eventualmente decidere, concordandola con voi, un'ulteriore audizione.

MAURO MORETTI, *Responsabile del settore manutenzione rotabile e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato*. Lei ha detto che la Commissione utilizzerà la documentazione che è stata inviata ai magistrati. Poiché le procure di Torino e di Firenze, in particolare, hanno tutto il materiale aggiornato fino ad una settimana fa, ritengo che la possibilità di ricavare i dati sia immediata.

In questa sede, credo comunque di poter dare delle spiegazioni sulle questioni che lei ha sollevato. Le cifre che qui riporterò, ovviamente, potrebbero non essere precise, perché le riferirò a memoria; naturalmente, faranno testo i documenti che vi invieremo oppure quelli che la Commissione acquisirà attraverso specifiche richieste alle procure.

Se ho ben compreso, un primo problema riguarda l'incertezza della quantificazione del fenomeno e della situazione attuale. L'incertezza di una quantificazione precisa del materiale rotabile contenente amianto è dovuta al fatto che ci troviamo dinanzi a materiale rotabile con un'età media molto avanzata; infatti, alcuni materiali risalgono alla fine degli anni venti. La ricostruzione storica di quelle che furono le modalità di acquisizione di questo materiale, considerando che il problema dell'amianto allora non si poneva, né vi era alcun particolare tipo di prescrizione tecnica che imponesse una menzione specifica dei componenti del singolo materiale rotabile, è di per sé stessa un'operazione difficilissima. Ma, a prescindere dal fatto che tale problema potrebbe in qualche modo essere risolvibile (voglio fin da adesso rassicurare la Commissione che crediamo di aver raggiunto l'obiettivo di una completa conoscenza del fenomeno), esso si è aggravato perché anche nei normali cicli di manutenzione era abituale, nelle officine ferroviarie (in particolare negli anni cinquanta

e sessanta), intervenire con amianto spruzzato per coibentare termicamente e acusticamente le carrozze, essendo quello il tipo di materiale che meglio si prestava per evitare il grave rischio di eventuali incendi. Non c'era nessun tipo di materiale che si prestasse ad essere utilizzato in un luogo pubblico, in presenza di una forte concentrazione di persone, con il quale non si corressero pericoli di incendio con gravi danni immediati per gli utenti di questi veicoli.

Negli anni cinquanta-sessanta era molto frequente l'uso di mettere delle « pezze », con amianto spruzzato sulle pareti, per intervenire e far fronte tempestivamente nel caso ciò si rendesse necessario. C'è da dire che questi particolari tipi di interventi non sono stati registrati; da ciò la grande difficoltà che permane, almeno in parte, nel poter comprendere fino in fondo questo metodo utilizzato nel corso di numerosi decenni ed in maniera assolutamente non regolare.

In ogni caso, grazie anche al ruolo di pungolo svolto dalla magistratura, in una vicenda per la quale non avevamo alcuna esperienza a livello nazionale e per la quale non esisteva neppure a livello internazionale un'esperienza particolarmente significativa alla quale far riferimento (a partire dagli anni ottanta le ferrovie hanno rappresentato un preciso punto di riferimento), nei confronti di questo problema si è registrato un approccio diverso, corrispondente ad una evoluzione culturale nell'affrontare la situazione di fronte alla quale ci siamo trovati.

Da ultimo, un impulso fondamentale, contemporaneamente all'azione dei giudici, è venuto anche da una riflessione più spinta e critica sul problema relativo alla valutazione di rischio; in verità, anche se nel decreto legislativo n. 277 si faceva riferimento ad un concetto del genere, non era assolutamente normale prevedere le operazioni previste nel decreto legislativo n. 626. L'approccio al problema è stato sicuramente arricchito da un maggior approfondimento relativamente alla sua parte eziologica. In precedenza, si effettuavano campionamenti sistematici con

sonde che comunque garantissero l'inesistenza di un numero di fibre superiore, non tanto alle cento per litro (quelle previste dal decreto legislativo n. 277 per gli ambienti di lavoro, che non abbiamo mai raggiunto), ma alle due per litro, che rappresentano la soglia massima negli ambienti di vita. In questo concetto rientrano gli ambienti in cui non si lavora amianto, né vi è presenza di amianto, ma luoghi come può essere questo nel quale ora ci troviamo, ormai sicuramente inquinati da fibre di amianto, nei quali avere un inquinamento di fondo dello 0,5-1 fibre per litro è un dato assolutamente normale. Evidentemente, si arriva a concentrazioni sicuramente maggiori quando si sta in strada.

PRESIDENTE. Se non ho compreso male, vi sono carrozze coibentate con amianto ancora in servizio. Considerando che una carrozza si deve ritenere ambiente di vita, abbiamo l'esigenza di atternerci ai limiti più bassi.

MAURO MORETTI, Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato. Ci siamo attenuti ad un livello pari a due fibre per litro. A tutt'oggi, avendo effettuato numerosissimi prelievi, su treni campione, con diverse tipologie di materiale rotabile, nei diversi stati di uso e di vetustà, non abbiamo ancora rilevato il superamento del parametro delle due fibre per litro. Questi elementi li abbiamo ricavati da indagini effettuate con microscopio elettronico. È importante questa precisazione, perché con il microscopio ottico, essendoci confusione con alcune tipologie di fibre, si potevano ritenere di amianto anche fibre che poi alla fine sono risultate essere vegetali o di altro genere. Mentre prima l'approccio era molto più orientato ad effettuare indagini sistematiche per accertare che questo livello non fosse superato, oggi, grazie anche al contributo delle istituzioni prima ricordate, abbiamo integrato questo metodo con l'approfondimento della causa di rischio e quindi l'eziologia del fenomeno.

Il primo problema che si è posto è stato quello del censimento o ricensimento completo delle carrozze e dei veicoli ferroviari in generale, in relazione al tipo di frequentazione del pubblico. Nelle ipotesi di ambienti in cui non è prevista la presenza di pubblico, quindi ambienti di lavoro, potrebbero valere i parametri previsti dal decreto legislativo n. 277; mentre negli ambienti dove è prevista la presenza di pubblico, quindi ambienti di vita, il livello di soglia dovrebbe essere sicuramente più basso. Purtroppo, anche negli ambienti di lavoro di fatto abbiamo assunto lo stesso livello di soglia. Per intenderci, nelle cabine di guida non ci preoccupiamo di sapere se il livello è inferiore alle cento fibre per litro, ma se è inferiore alle due fibre per litro, come previsto per un normale ambiente di vita.

A tutt'oggi di carrozze circolanti contenenti amianto che non hanno subito trattamenti di decoibentazione (farò una precisazione sulla vicenda della decoibentazione svolta negli anni passati) ne abbiamo qualche decina, avendo sospeso dalla circolazione tutte le altre. Pertanto, le carrozze contenenti amianto che non hanno mai subito alcun processo di decoibentazione totale sono soltanto quelle che hanno amianto assolutamente confinato e sigillato, senza possibilità di comunicazione con l'ambiente. In particolare, sono quelle che hanno l'amianto tra il piano di calpestio e la base che sorregge la carrozza.

PRESIDENTE. Vorremmo sapere quante sono le carrozze che hanno amianto confinato.

MAURO MORETTI, Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato. Delle circa mille carrozze che all'inizio dell'anno si trovavano in queste condizioni (sto parlando di carrozze e poi mi riferirò ad altro materiale, per giungere al totale dei 1.500-1.600 pezzi di cui si è parlato anche sulla stampa), sono state accantonate o sospese dall'esercizio e comunque non in circolazione circa 800. Anche per le

carrozze sospese i campionamenti ambientali non hanno rilevato sfondamenti delle due fibre per litro; nella logica di pervenire ad una valutazione del rischio, fondato non sulla verifica degli effetti ma sulle cause che potevano produrli e scatenarli in un momento non prevedibile, sono state accantonate circa 800 carrozze. Ne rimangono 200, che in buona parte ritenevamo potessero contenere amianto (il discorso del pittogramma), ma che sono risultate quasi tutte prive di esso, dopo una verifica compiuta decoibentando ciascuna carrozza. La nostra errata previsione era dovuta al fatto che erano state decoibentate senza mettere la nota sul pittogramma. La restante parte delle carrozze in oggetto (qualche decina) contiene amianto tra piano di calpestio e base.

Esistono poi 220-230 pezzi (definisco così le elettromotrici del tipo Ale 601 e Ale 803 che compongono treni completi: ad esempio, i treni che un tempo si chiamavano la *Freccia della laguna* e il *Marco Polo*; le elettromotrici senza l'imperiale e con il paviglione davanti, che fino a poco tempo fa costituivano il nucleo forte degli Intercity, che successivamente sono state sostituite dai Pendolini e che adesso fanno parte della flotta degli Intercity di secondo livello, che viaggiano su tratte come quelle di Ancona e Pescara) sui quali stiamo compiendo ogni quindici giorni verifiche sistematiche relativamente alle concentrazioni in ambiente, inviandone i risultati anche alla magistratura che si interessa al problema. Sugli stessi mezzi stiamo anche verificando contestualmente tutte le sigillature...

PRESIDENTE. Approfitto delle sue informazioni per chiederle di inviare anche a noi la documentazione che trasmettete alla magistratura.

MAURO MORETTI, Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato. Siamo in arretrato con la Commissione dell'invio di almeno un metro cubo di carta...

PRESIDENTE. Poiché ci ha testé detto che inviate documentazione alla magistratura, vi prego di farne d'ora in poi ulteriore copia e di trasmetterla anche alla Commissione.

MAURO MORETTI, Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato. Devo far presente che la gran quantità di richieste provenienti dai magistrati ci mette in difficoltà per il solo fatto di dover duplicare ed inviare il materiale. Sarebbe opportuno trovare una sede dove poterlo mettere a disposizione di tutti.

PRESIDENTE. Questo non è possibile!

MAURO MORETTI, Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato. Ne prendo atto. Si tratta tuttavia di un problema assai rilevante, perché basta l'assenza di un parere o di un timbro per rimettere in discussione tutto. Si rischia di perdersi dietro agli aspetti formali e di trascurare la questione sostanziale.

Riprendo il discorso relativo ai pezzi del tipo 601 e 803, aggiungendo che stiamo verificando su di essi la sigillatura delle possibili comunicazioni tra parti che contengono amianto e ambiente, affinché i risultati assolutamente garantito che la quantità di fibre non raggiunge il livello di guardia previsto per i normali ambienti di vita. Tale operazione si concluderà entro il mese di febbraio del 1996.

Delle 1.500 unità cui la stampa si è riferita, mille sono carrozze in senso stretto e 200 pezzi circa sono quelli di cui ho testé detto (Ale 601 e 803). Vi sono inoltre 300 locomotori, tutti molto vecchi, appartenenti soprattutto alla famiglia dei 636, più qualche unità dei 646, dei 424 e dei 656 (in quest'ultimo caso l'amianto è all'interno di portelloni saldati e che non possono comunicare con l'esterno salvo che la lamiera non venga perforata; problema che semmai riguarda i veicoli accantonati e di cui dirò successivamente). Relativamente a tali locomotori esiste un piano di verifica sistematica a partire dalla

metà degli anni ottanta: esiste un libro di bordo e pittogramma in cui sono indicate le collocazioni dell'amianto e le verifiche effettuate.

Si è verificato anche un piccolo giallo: un macchinista si è ultimamente rifiutato di utilizzare il mezzo perché le suddette verifiche non corrispondevano ad alcune disposizioni date. Do una schietta spiegazione dell'episodio: nel mese di marzo, essendo noi un po' « bombardati », sono state diramate disposizioni troppo coraggiose, che prevedevano di verificare tutto ogni giorno, dimenticando che i locomotori hanno un ciclo di utilizzazione di quindici giorni e che ciò è pertanto impossibile. Peraltro, se un locomotore avesse bisogno di una visita giornaliera, ciò vuol dire che dovrebbe essere tra quelli da accantonare! Ci proponiamo invece di effettuare verifiche di controllo a scadenza mensile, intervenendo prima che degradi la garanzia di sigillatura. Nel caso cui ho fatto cenno era mancata la registrazione di alcuni controlli, che successivamente si è appurato essere stati effettuati.

Stiamo confrontandoci con alcuni esperti della USL 10 di Firenze, di cui certamente conoscerete la fama in materia, per risolvere il problema di determinare il modello di scheda di valutazione del rischio, affinché tutti abbiano la possibilità di leggere intellegibilmente la valutazione di rischio, verificarla e verificare i controlli successivi. Noi lo facciamo già attraverso i libri di bordo, ma ciò potrebbe risultare troppo complicato per coloro che vogliono controllare dall'esterno (è un problema sul quale ci rendiamo conto di dover dare a tutti l'opportunità di controllare). Tale nuovo modello potrebbe essere affisso in bacheca sulla cabina di guida o nel box della carrozza, perché sia sempre collegato al rotabile fisicamente e non soltanto attraverso il numero di matricola, come oggi avviene.

Mi sento in sostanza di poter dire che disposizioni sono state date relativamente a tutti i materiali circolanti. Oggi non si tratta più di 1500 pezzi, perché se ne debbono sottrarre 800. Tra i pezzi circolanti, tuttavia, figurano: i locomotori di cui ho

detto, la cui sostituzione potrà avvenire solo alla consegna di materiale rotabile nuovo, che trova qualche difficoltà ad uscire efficiente dalle fabbriche (anche la nostra industria nazionale ha qualche problema a fornire prodotti che funzionino); i circa 200 pezzi appartenenti a treni tipo Ale 601 o 803 e relativi rimorchi; alcune decine di carrozze, di cui vi farò sapere con precisione il numero. Questo è il parco oggi circolante contenente amianto. Tale amianto è però perfettamente confinato e sigillato nei punti di comunicazione tra i *sandwich* delle lamiere e l'ambiente. Queste sigillature possono essere fatte direttamente con saldature — e quindi è un *sandwich* chiuso — oppure con materiali occludenti, in maniera sigillata, le eventuali comunicazioni tra i punti ove l'amianto è collocato e l'ambiente.

Tutto il resto è materiale rotabile sospeso dalla circolazione e accantonato ed è moltissimo.

PRESIDENTE. Qual è l'ordine di grandezza?

MAURO MORETTI, *Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato*. Si tratta di circa 6 mila unità, probabilmente anche qualcosa in più.

Cosa c'è in questo materiale? Anche in questo caso, il materiale non è tutto uguale. In questa sede autorevolissima desideriamo porre alcuni problemi sull'applicazione della legge, perché nessun paese europeo è soggetto ai vincoli che abbiamo noi, vincoli che poi possono essere operativi in senso positivo. Non abbiamo problemi di soldi. Posso dire subito che non abbiamo alcun rapporto con paesi dell'est, quindi nemmeno con l'Ucraina. Non sappiamo nemmeno cosa siano i valori che sono stati prima citati.

Il nostro problema è il seguente. Apro una parentesi per precisare che la testata è il prolungamento dell'imperiale, per distinguere ciò che interessa direttamente il posto di guida; è una distinzione terminologica che compare anche nei pittogrammi. Esistono materiali imbottiti, cioè

hanno amianto ovunque. Altri materiali ne hanno in quantità limitatissima: per esempio, un portellone sigillato con saldature completamente, al cui interno c'è amianto. Altri rotabili hanno poco amianto, relativamente insidioso, come nel caso della coibentazione delle condotte nei carri, che normalmente è fatta con amianto e nastri di tela che lo mantengono compatto. Altri materiali hanno amianto nel sottocassa e sono i più pericolosi.

Nei confronti di tutta questa varietà, abbiamo agito nel seguente modo. In primo luogo, tutto quello che è fermo deve essere...

PRESIDENTE. La classificazione che lei sta esponendo per sommi capi riguarda le circa 6 mila vetture accantonate?

MAURO MORETTI, Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato. Sì.

Stavo dicendo che in questo caso il nostro problema è rappresentato, più che da una discussione sui pittogrammi, dalla determinazione del reale grado di pericolosità per l'ambiente. Riteniamo che in merito le notizie siano state diffuse dalla stampa in maniera assolutamente sbagliata, nel senso che è sufficiente che una carrozza abbia lamiere zincate saldate sui finestrini, in luogo dei vetri, per essere immediatamente indicata come carrozza pericolosissima. Se poi su quella carrozza compare — come avviene — la « A » di amianto e viene circondata con nastro per renderla non avvicinabile, allora diventa una bomba. Nel momento in cui la si mette in sicurezza, la gente inizia ad avere percezione e paura del potenziale pericolo; fino a quando non facciamo quell'operazione, prevista dalla legge, ciò non accade. L'abbiamo verificato anche con i macchinisti. Tutti i locomotori contenenti amianto, anche se in sicurezza, in base alla legge devono avere il contrassegno con la « A » di amianto. L'aver apposto la « A » è stato considerato non come elemento di salvaguardia della salute, ma come elemento nocivo in sé. Si tratta di un fenomeno

meno che poi provoca reazioni da parte dei presidenti delle regioni, delle province, dei sindaci; tutti chiedono che i rotabili vengano spostati fuori dai confini della propria giurisdizione.

Abbiamo operato alcune distinzioni. La parte più pericolosa, alla quale cerchiamo di prestare la massima attenzione (avendo dato disposizioni, senza alcun vincolo di natura economica, alle strutture periferiche), è quella dell'amianto nel sottocassa, che è all'aperto e non all'interno di una carrozza anche se magari arrugginita.

PRESIDENTE. Il sottocassa è la parte inferiore?

MAURO MORETTI, Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato. È la parte sotto, in cui è stato spruzzato amianto. Abbiamo effettuato trattamenti per far sì che — in attesa della decoibentazione totale, della quale parlerò — l'amianto venga fissato. Comprenderete, però, che si tratta di una situazione di maggiore rischio rispetto a quella di amianto contenuto dentro una carrozza magari brutta e arrugginita, ma con lamiere di un paio di millimetri: prima che si possano perforare passano anni, ripeto, anche se è arrugginita.

È necessario dunque distinguere sulla base di una valutazione del rischio, i diversi gradi di pericolosità dei rotabili. E noi l'abbiamo effettuata determinando una graduatoria di priorità nell'invio alla bonifica da amianto del materiale rotabile. Ciò anche perché abbiamo attualmente una capacità di decoibentazione assolutamente inferiore a quella che sarebbe necessaria per risolvere il problema in tempi brevi. Affronterò successivamente questo problema della decoibentazione, del quale parlerò più approfonditamente il collega Rubino, che è uno dei membri della commissione che ha gestito gli appalti in merito ed ha verificato la qualificazione delle ditte.

Vorrei tornare al problema dei pittogrammi, che trova spiegazione in quanto ho detto in precedenza. Poiché la storia è

iniziata molte decine di anni orsono e gli interventi sono stati effettuati in maniera del tutto sregolata e non registrata, a volte i pittogrammi non corrispondono alla situazione reale. Uno degli obiettivi della verifica che stiamo conducendo su tutte le carrozze contenenti amianto è quello di mettere in ordine il pittogramma, affinché vi sia una corrispondenza tra esso e la reale collocazione dell'amianto nelle varie parti della carrozza.

In verità ci siamo posti un altro problema (che evidenzio in questa sede per poterlo gestire in maniera corretta): siamo assolutamente certi che non vi sia più nulla nelle carrozze che sono state totalmente decoibentate in passato? Ci siamo posti questa domanda perché anche noi abbiamo cercato di ricostruire la storia di questa vicenda. Ricordo i fatti avvenuti tra la fine del 1989 e l'inizio del 1990 ed i relativi interventi della magistratura. Sapete che allora le ferrovie effettuavano parte della decoibentazione, ma per il resto appaltavano a ditte che, come è emerso successivamente, non davano le necessarie garanzie. L'esempio più eclatante fu l'Isochimica di Avellino. Il nostro problema è stato dunque quello di non mettere la testa sotto la sabbia dicendo: « La vettura è stata coibentata, abbiamo qualche attestato, quindi siamo a posto ». Ci siamo posti il problema di realizzare in questo caso un piano di riverifica di tutte le carrozze decoibentate prima del 1990, anno dal quale — dopo i fatti che ho ricordato — in maniera più rigorosa è stato affrontato per la prima volta anche il problema degli appalti esterni. Per questo motivo — lo dico perché anche qui un atto che a noi pareva di assoluta correttezza si è rivelato un piccolo *boomerang* —, come primo atto abbiamo cercato (peraltro, senza la pretesa che fossero coinvolti nella responsabilità, sentendo gli interlocutori più attenti della magistratura, che ci sono stati più vicini in questa partita) di compiere una ricostruzione storica del fenomeno su ogni carrozza. Cosa intendo dire? Sulle carrozze decoibentate prima di quella data abbiamo fatto riaffiggere l'antico pittogramma, come avvertenza destinata so-

prattutto ai lavoratori addetti alla manutenzione. Perché lo abbiamo fatto? Tutte le indagini ambientali effettuate in queste carrozze non hanno rivelato una presenza di amianto superiore alle due fibre per litro, ma se l'amianto fosse andato a finire in una nicchia dalla quale pure non è in contatto con l'ambiente, quando essa venisse aperta in fase di manutenzione il lavoratore se lo ritroverebbe addosso. Per cercare di dare una guida all'intervento, abbiamo tentato di ricostruire storicamente la vita di ogni carrozza con riferimento all'amianto. Abbiamo fatto apporre sotto i nuovi pittogrammi — tutti barrati questi ultimi, perché gli interventi di decoibentazione erano stati eseguiti — quelli antichi, con la scritta: « Carrozza già coibentata prima del 1990. Il pittogramma originario era il seguente... ». Lo abbiamo fatto affinché i lavoratori sapessero che avrebbero potuto trovare qualche piccolo fiocco, ed allora, conoscendo la storia, potessero intervenire con assoluta prudenza e con i mezzi necessari, per poter evitare incidenti spiacevoli, come trovare dell'amianto imprevisto.

Questo è il primo atto che abbiamo compiuto, sempre per dare maggiore sicurezza. Sto parlando di qualcosa come 2 mila pezzi. Capite che, con questi numeri, se le ferrovie dovessero accantonare tutto ciò su cui sorge sospetto, si bloccherebbero da domani mattina. Non dico questo in modo ricattatorio, perché siamo certi che non c'è rischio, perché le indagini ambientali hanno rivelato che non sono presenti fibre in sospensione oltre la soglia ammessa. Ma nonostante questo ci proponiamo di avere la certezza assoluta, riverificando anche il lavoro già fatto, con un piano che riguarderà tutto il 1996 (ripeto: per questi tipi di carrozze già decoibentate prima del 1990). Riverificheremo una ad una tutte le carrozze che sono state già formalmente bonificate, sulla base di un piano in elaborazione con l'aiuto dell'ENEA, al fine di individuare le modalità di approccio e di intervento.

PRESIDENTE. Mi scusi, ma si tratta di una vicenda piuttosto complessa. Esiste un

piano di verifica della decoibentazione anteriore al 1990 che avrà la sua scadenza nel febbraio o nel marzo del 1996?

MAURO MORETTI, *Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato*. No. Cerco di ricapitolare.

PRESIDENTE. Esiste un piano di verifica per le decoibentate prima del 1990?

MAURO MORETTI, *Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato*. Sì.

PRESIDENTE. C'è poi un piano di verifica per la decoibentazione delle carrozze del periodo 1990-1995?

MAURO MORETTI, *Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato*. No. Mentre dal 1990 al 1995 abbiamo delle certezze, perché tutto è stato fatto con una procedura che prevedeva anche verifiche delle USL di assoluta garanzia...

PRESIDENTE. Mi scusi, il 1990...

MAURO MORETTI, *Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato*. In quell'anno c'è stato l'episodio della Isochimica, che era il nostro più grande esecutore di bonifiche...

PRESIDENTE. Il motivo storico era la vicenda della Isochimica e non l'entrata in vigore del decreto legislativo del 1991?

MAURO MORETTI, *Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato*. No e non è neanche da mettere in relazione al decreto legislativo del 1994. Era dovuto ad un nostro tentativo, al di là della legge, di autoimporci in maniera rigorosa una verifica del processo fatto. Molto banalmente, il discorso è stato il seguente: se l'episodio della Isochimica ha testimoniato che non era stato eseguito un

lavoro perfettamente accurato, a quel punto non possiamo chiudere gli occhi facendo finta che sia stato effettuato bene e allora ci proponiamo di rivederlo.

PRESIDENTE. Quindi, il primo aspetto è la verifica delle decoibentate prima del 1990, con ricostruzione storica attraverso affissione del pittogramma originale nel libro di bordo, a corredo di quello attuale.

MAURO MORETTI, *Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato*. Sì, sotto quello attuale è stato affisso l'originale. È un piano che si svolgerà nel 1996, avendo naturalmente dato precedenza a quelle contenenti amianto (di cui ho già detto). Quest'ultima era la priorità assoluta, che porteremo a termine entro quest'anno.

PRESIDENTE. Prima ha citato una data, che non ricordo se fosse febbraio o marzo 1996.

MAURO MORETTI, *Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato*. Febbraio 1996.

PRESIDENTE. Riguarda le 1.500 che, per usare un'espressione brutale, sono andate a finire sui giornali?

MAURO MORETTI, *Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato*. Sì, di cui ormai ne rimangono 600.

PRESIDENTE. Poi c'è un piano di verifica per quelle prima del 1990. E cos'altro?

MAURO MORETTI, *Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato*. C'è un piano di verifica ante 1990, che si estenderà per tutto il 1996. Poi c'è il problema del materiale rotabile con amianto accantonato.

Anche per le già decoibentate ante 1990, nel corso dell'anno di verifica, per avere l'assoluta tranquillità che non vi sia

rischio di nessun genere per i viaggiatori e per i lavoratori, faremo un monitoraggio specifico e un campionamento specifico.

PRESIDENTE. Entro il 31 dicembre 1996 ?

MAURO MORETTI, Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato. Sì. Questo è il piano per le decoibentate *ante* 1990 e per tutto il materiale circolante. Si riferisce a quelle che contengono amianto, che abbiamo accantonato, a quelle che rimangono in circolazione, di cui ho detto, e alle già decoibentate prima del 1990, che comunque per ulteriore tranquillità vogliamo riverificare.

Riteniamo di eseguire tutte queste operazioni al nostro interno, negli impianti ferroviari; parlo delle operazioni di verifica e di eventuale intervento, a meno che non troviamo situazioni assolutamente impensabili.

PRESIDENTE. La verifica mi è chiara. Anche per la decoibentazione lei sta dicendo che ci sarà un piano per svolgerla...

MAURO MORETTI, Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato. Di quello di cui ho parlato fino ad ora, cioè del circolante. Quello che circola lo verifichiamo tutto all'interno dei nostri impianti.

PRESIDENTE. Mi scusi, il circolante è costituito dalle decoibentate *ante* 1990 e dalle 1.500...

MAURO MORETTI, Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato. Sono quelle con amianto, le 1.500 a inizio 1995, meno 900.

PRESIDENTE. Meno quelle che avete già verificato ?

MAURO MORETTI, Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello

Stato. Sì, verificato e sospeso dalla circolazione nel 1995.

PRESIDENTE. Più le decoibentate *ante* 1990 ?

MAURO MORETTI, Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato. Sì. Tutto questo lo facciamo noi con i nostri tecnici.

PRESIDENTE. Però, non mi ha fornito una cifra sulle decoibentate *ante* 1990.

MAURO MORETTI, Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato. Ho detto che sono circa 2 mila, forse qualcosa in più, comunque mi riservo di fornire la cifra precisa.

PRESIDENTE. Ce ne sono quindi circa 3 mila da sottoporre ancora a verifica ?

MAURO MORETTI, Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato. No, solo circa 2 mila, perché quelle contenenti amianto le abbiamo già tutte verificate, tranne i 200 pezzi delle 601 e delle 803, la cui verifica è in corso e finisce per febbraio 1996. Poi stiamo avviando la verifica sulle decoibentate prima del 1990 (2 mila).

PRESIDENTE. Poi, resta il problema delle accantonate.

MAURO MORETTI, Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato. Rimangono le accantonate. A questo proposito, desidero fornire quelli che ritengo essere gli elementi fondamentali del problema.

Abbiamo, come già detto, situazioni diverse: in taluni casi si tratta di alcuni chili, in altri di centinaia di chili; l'amianto si trova talvolta completamente isolato tra lamiere oppure nel sottocassa, nella condotta, nell'imperiale e via dicendo. I materiali sono circa 6 mila nelle diverse situa-

zioni. Attualmente, abbiamo qualificato ditte capaci di 500 pezzi l'anno.

Come voi ben sapete, prima di rottamare ovvero di riciclare il materiale (stiamo facendo anche piani di *revamping* e di riutilizzazione del materiale), le carrozze debbono essere completamente bonificate. Per questa operazione, in base agli ordini di grandezza di cui ho parlato, se non vi saranno novità, occorreranno dieci anni. Il che è assolutamente insostenibile, nel senso che non è possibile tenere in piedi una organizzazione che resista per tanto tempo nel mantenere in sicurezza un parco di queste dimensioni. Abbiamo impartito delle disposizioni, ma, come sapete, scrivere è relativamente facile. Sollecitiamo continuamente ed eseguiamo le operazioni cosiddette di richiamo, di attenzione e di responsabilizzazione nei confronti dei nostri colleghi operativi della periferia. Queste operazioni possono prolungarsi per un certo tempo, ma è particolarmente difficile riuscirci per dieci anni, anche perché il materiale invecchia e si degrada.

L'insieme delle norme attualmente in vigore, di carattere legislativo e amministrativo, ci impongono determinati vincoli, che finora ci hanno consentito - lo devo dire chiaramente - di qualificare alcune ditte che già si occupavano della riparazione del materiale rotabile. Non abbiamo, però, potuto qualificare alcuna altra ditta, sia essa dell'Ucraina o di altri paesi, e questo perché le nostre norme sono molto più rigide di quelle degli altri paesi. In particolare, noi chiediamo che tutto avvenga all'interno degli stabilimenti con raccordo ferroviario. In base alle norme in vigore non consentiamo che si intervenga sul materiale rotabile con cantieri così come avviene per gli edifici civili (il che è francamente inspiegabile). Ciò vuol dire che non è possibile allestire i cantieri sui piazzali ferroviari, se non in casi assolutamente urgenti (anche qui potete vedere la contraddizione tra le varie norme) e dinanzi a rischi estremi, quando cioè ci si trova dinanzi a materiale rotabile inamovibile, perché arrugginito, inchiodato o perché perde pezzi di amianto. Ma fatte queste

eccezioni, dobbiamo portare tutto all'interno dello stabilimento. Comprendete dunque bene il paradosso!

Se avessimo la possibilità, con tutta la vigilanza e le garanzie delle USL (si sono rivolti a noi magistrati che indagano su attività malavitose che alcuni si inventano ogni giorno pur di racimolare qualche soldo; attività che da noi, però, non hanno avuto seguito proprio per il rigore con cui procediamo), di rivolgerci a ditte in possesso di *know how*, di capacità operative e finanziarie, per allestire cantieri negli scali, allora saremmo in grado di ridurre di almeno un terzo i tempi degli interventi.

Credo che l'obiettivo comune debba essere quello di uscire da questa situazione non inquinando l'ambiente e garantendo la salute della gente. Appare dunque quasi assurdo che alla fine si debba distinguere tra il rotabile mobile o inamovibile; a volte mi verrebbe voglia di dichiarare tutti i materiali rotabili inamovibili, « sfruttando » così tutti i decreti che sono stati emessi. Capite bene, però, che si tratta di un atto impossibile, di cui verrebbero messe subito in rilievo le molteplici controindicazioni.

Si è fatto riferimento alle esperienze dei paesi europei più civili ed avanzati (Germania, Francia e Svizzera), ma i loro modi d'intervento sono assolutamente diversi dai nostri. Se ricordate, sulla stampa è stato dato ampio risalto alla notizia del reperimento, a Napoli, di una carrozza svizzera contenente pezzi di amianto. Abbiamo allora compiuto un nuovo censimento di tutto il materiale che entrava nel nostro paese e ci siamo resi conto che, tutto sommato, pur tra tante lacune e tante difficoltà, noi affrontiamo il problema ad un livello assai diverso rispetto ai colleghi che operano in altri paesi.

Proprio ieri c'è stato un incontro con un'impresa tedesca, che ha lavorato per le Ferrovie tedesche, eseguendo i lavori nei cantieri e non negli stabilimenti: solo questa ditta decoibenta 1.400 pezzi all'anno. È evidente che la possibilità di gestire l'intero piano in sicurezza cambia completamente. Nella nostra situazione si rischia di

non riuscire a dare una risposta adeguata.

Non abbiamo posto problemi di costi, che peraltro sono assai diversi. Occorrono circa 35 milioni per una carrozza completa di amianto da rottamare. Se la carrozza deve invece essere riutilizzata il costo sale a circa 50 milioni. Naturalmente, non tutte le carrozze sono piene, spesso hanno solo parti amiantate e l'intervento costa *pro quota*, in relazione alle parti che devono essere trattate.

In ordine agli esposti al rischio, credo di aver implicitamente già dato una risposta. Non facendo riferimento per i materiali rotabili ai limiti di cui al decreto legislativo n. 277, ma a quelli previsti per i normali ambienti di vita, chiedo a voi se si possa parlare o meno di esposizione. Anche noi, qui dentro, per esempio, siamo esposti, visto che ci troviamo nelle stesse condizioni!

Se avessimo scelto la soglia di cento fibre per litro (prevista, se ben ricordo, dal decreto legislativo n. 277), ci sarebbe una esposizione, nel senso che, anche rimanendo entro certi limiti (imposti dalla legge), l'esposizione sarebbe reale. Ma noi facciamo riferimento ai limiti previsti per gli ambienti normali di vita, come questi, cioè 2 fibre per litro. Se teniamo presente la situazione di qualsiasi strada o ufficio, è difficile sostenere che vi sia una esposizione, a meno che non si dica che quei lavoratori sono esposti per il semplice fatto che si trovano vicino ad un posto in cui c'è amianto. Credo che anche questo punto debba essere oggetto di riflessione da parte del legislatore. Ritengo che le condizioni dei lavoratori di una cava di amianto (o, per esempio, di quei lavoratori — come mi è capitato di vedere — che intorno agli anni settanta, a Napoli, presso lo stabilimento della Eternit, mangiavano sui cumuli di fiocchi di amianto) siano completamente diverse.

PRESIDENTE. Infatti sono morti!

MAURO MORETTI, *Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello*

Stato. Ma probabilmente anche nelle ferrovie qualcuno morrà. Ricordo una mia esperienza drammatica; giovane studente, iscritto alla facoltà di ingegneria ed avendo sostenuto un esame di igiene e sicurezza del lavoro, ero a conoscenza della nocività dell'amianto; tuttavia, nella prima officina in cui lavorai nel 1978, vidi che l'amianto in fiocchi era utilizzato per fare palle con cui giocare come sulla neve. Questo per dire che in tutti i luoghi di lavoro c'era una mancanza di cultura nei confronti del problema.

Anche a costo di dilungarmi, mi chiedo se il personale viaggiante sui treni si debba considerare esposto per il fatto di lavorare su carrozze contenenti amianto, nelle quali tuttavia non si supera la soglia prevista per gli ambienti di vita, risultando quindi esposto come qualunque passeggero o, ripeto, come ognuno di noi quando passeggia per strada.

PRESIDENTE. In una situazione di incertezza la soluzione migliore sarebbe comunque quella di garantire la soglia prevista per gli ambienti di vita.

MAURO MORETTI, *Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato*. E infatti, ripeto, abbiamo adottato proprio questo criterio.

PRESIDENTE. Dal punto di vista legislativo formale, nel momento in cui ci si attiene alla soglia delle due fibre per litro si supera la questione relativa al lavoratore professionalmente esposto.

MAURO MORETTI, *Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato*. Sono contento di questa interpretazione, ma non tutti la pensano nello stesso modo. Ricordo che una sentenza emessa dal tribunale di Trento ha previsto che anche in questo caso fossero adottati determinati mezzi di protezione individuale.

PRESIDENTE. Bisognerebbe leggere il dispositivo della sentenza.

MAURO MORETTI, *Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato*. È una sentenza interessante, in quanto permette di orientarsi in un campo difficile da trattare e che genera timore in tutti.

PRESIDENTE. Sarebbe opportuno che lei facesse un panorama anche in relazione alle 6 mila carrozze accantonate. Se abbiamo ben compreso, c'è una forte richiesta da parte delle ferrovie affinché, nel portare avanti questo piano, si possano utilizzare norme diverse, che consentano di effettuare le operazioni in cantiere anziché in stabilimento.

MAURO MORETTI, *Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato*. Chiediamo la possibilità di lavorare con norme non meno rigorose, ma diverse.

PRESIDENTE. Se le norme non dovessero essere modificate, che periodo prevede per lo smaltimento dell'amianto contenuto nelle 6 mila carrozze accantonate?

MAURO MORETTI, *Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato*. Circa dieci anni. Con l'aiuto della USL 10 di Firenze stiamo sperimentando alcune operazioni (eliminazione delle condotte amiantate) per vedere come sia possibile effettuarle nei cantieri, pur in presenza di tutte le garanzie possibili.

PRESIDENTE. C'è una questione su cui vorrei si facesse chiarezza, riguardante il problema relativo alla contaminazione dell'amianto all'esterno e l'eventuale nocività per i lavoratori professionalmente esposti.

Nel 1982 le ferrovie dello Stato hanno affermato che su 1.893 locomotive elettriche, 516 erano coibentate con amianto, escludendo completamente la presenza di questa fibra sulle famose E-636, che ammontavano a 460. Fin quando il problema delle E-636 non sarà completamente ri-

solto, cioè fino a quando non si realizzerà la condizione di legge di una soglia inferiore a due fibre per litro...

MAURO MORETTI, *Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato*. È già stata realizzata.

PRESIDENTE. Sappiamo che le locomotive E-636, non denunciate in un primo momento come contenenti amianto, in realtà contengono questo materiale.

MAURO MORETTI, *Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato*. Nella flotta di locomotori, i circa 300 del modello E-636 sono gli unici che ancora contengono amianto, oltre a qualche unità dei modelli 646, 656, 424. Attualmente, nelle cabine di guida abbiamo raggiunto una situazione di sicurezza, nel senso che la soglia è al di sotto delle due fibre per litro, grazie ad un trattamento iniziale e ad un controllo successivo.

PRESIDENTE. Pertanto, le ferrovie dello Stato, davanti ad una Commissione che ha gli stessi poteri dell'autorità giudiziaria, si impegnano a mantenere questo monitoraggio per un periodo che si aggira intorno al mese.

MAURO MORETTI, *Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato*. No, per questi locomotori il monitoraggio proseguirà fino al momento della loro radiazione, ogni volta che rientrano negli impianti di manutenzione: i controlli avverranno al massimo ogni mese.

Ho fatto riferimento alle cabine di guida perché i locali ad alta tensione sono considerati ambienti confinati, ove normalmente il personale non deve rimanere.

PRESIDENTE. Si dovrebbe altresì escludere che il pittogramma antico o nuovo non rechi l'avviso «contiene amianto», nel caso in cui invece lo con-

tenga, creando in questo modo margini di incertezza più che giustificati in chi si pone il problema di quanto amianto vi sia e se siano rispettati i limiti previsti per gli ambienti di vita o per quelli in cui operano persone professionalmente esposte.

La terza considerazione è la seguente: ritengo banale sottolineare che, ai sensi delle norme vigenti in Italia, non si usi più, almeno nel materiale rotabile, l'amianto come coibentante o in altre forme.

Manca, però, una valutazione relativa ai costi; lei ha detto di poter fare riferimento a cifre di massima, che dipendono dal tipo di locomotore o di carrozza, indicando un ordine di grandezza dai 35 ai 50 milioni. Ebbene, un rapido calcolo consente di giungere a cifre assai elevate. Se così è, il piano relativo ai pezzi accantonati, oltre a richiedere dieci anni, richiede la spesa di alcune centinaia di miliardi. Le chiedo se ho compreso correttamente il suo pensiero.

MAURO MORETTI, *Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato*. Sì, si tratta di un piano che richiede centinaia di miliardi.

PRESIDENTE. Poiché la durata del piano è di dieci anni, inoltre, è facilmente prevedibile una fluttuazione verso l'alto di questa cifra.

Su questi temi le chiedo di concludere rapidamente, ingegner Moretti, ribadendo la richiesta di inviare anche a noi il materiale che trasmettete alla magistratura. Ritengo, inoltre, che si debba prevedere un seguito di questa audizione, per affrontare altri temi che questa sera non siamo riusciti a toccare e che potremmo ora considerare solo superficialmente.

MAURO MORETTI, *Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato*. Desidero precisare che inviamo del materiale alla magistratura di nostra iniziativa. Facciamo poi pervenire ai magistrati altri documenti che eventualmente ci richiedano. Certamente, faremo perve-

nire copia di tale documentazione anche alla Commissione.

La dimensione finanziaria del piano è quella cui lei ha accennato, presidente.

I nuovi materiali rotabili non contengono amianto.

Circa i pittogrammi, rilevo che per i materiali circolanti contenenti amianto...

PRESIDENTE. Alludevo a quelli di cui non si sa se contengano amianto.

MAURO MORETTI, *Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato*. Siamo certi dei dati relativi al materiale circolante contenente amianto, perché la nostra rilevazione è avvenuta per famiglie e per campioni, effettuando un esame delle famiglie.

Alla fine del mese in corso (il piano è iniziato a settembre) dovremmo raggiungere una situazione di messa a punto e corrispondenza tra pittogramma e situazione reale del materiale circolante contenente amianto e mai decoibentato.

Sul materiale già decoibentato prima del 1990 effettueremo una verifica nel 1996.

PRESIDENTE. Se non sbaglio, per alcune centinaia di pezzi, tra carrozze e locomotori, non avete ancora una descrizione adeguata...

MAURO MORETTI, *Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato*. Poiché siamo nella fase di esaurimento del piano, solo una quota parte di questi pezzi devono ancora essere sottoposti a verifica. Siamo pertanto giunti ad un punto più avanzato di verifica.

Poiché, però, non è possibile smantellare tutto, può sempre darsi che rimanga da qualche parte un centimetro quadrato di amianto. Una verifica totale, infatti, è possibile in lavorazione ciclica completa di smontaggio. L'amianto sarebbe in ogni caso presente in zone che non comportano problemi di comunicazione con l'ambiente, perché tutte le zone

di comunicazione con l'ambiente vengono verificate in modo completo.

Il problema potrà porsi per i pezzi già decoibentati prima del 1990. Per essi si dovrà compiere lo stesso tipo di procedimento, verificando pezzo per pezzo e smontando particolari significativi delle fiancate, del sottocassa, dell'imperiale o di altre parti, al fine di verificare la corrispondenza al pittogramma.

PRESIDENTE. Quanti dei 2 mila pezzi decoibentati prima del 1990 devono ancora essere sottoposti a verifica?

MAURO MORETTI, Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato. Tutti. La verifica comincerà all'inizio del 1996 e proseguirà per tutto l'anno.

PRESIDENTE. Vi ringraziamo e prendiamo nel contempo atto delle affermazioni che avete reso in rappresentanza delle Ferrovie dello Stato, dichiarando che non esistono, almeno al momento, accordi con paesi stranieri per smaltire e confinare amianto nel loro territorio.

MAURO MORETTI, Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato. A nostra conoscenza non esistono affatto accordi di tale tipo!

PRESIDENTE. Non chiediamo impegni di entità sovranaturale...! Vogliamo che i responsabili del settore che si impegnino a dichiarare che le Ferrovie dello Stato non hanno accordi di questo genere.

MAURO MORETTI, Responsabile del settore manutenzione rotabili e trazione dell'area trasporto delle Ferrovie dello Stato. È qui con me il collega responsabile dell'ufficio legale.

RAFFAELE RUGGIERO RUBINO, Responsabile del servizio centrale legale e contenziioso delle Ferrovie dello Stato. Le Ferrovie dello Stato non hanno in questo mo-

mento nessun accordo con società straniere né tanto meno ucraine.

L'episodio relativo all'Ucraina, che ha trovato eco sulla stampa, è dovuto al fatto che si stava esaminando un'iniziativa appena accennata. Comunque, l'ufficio legale aveva a suo tempo posto un veto su di essa, esistendo il problema del rispetto degli accordi contenuti nella convenzione di Basilea, secondo cui solo i paesi sottoscrittori della stessa possono entrare in rapporto con noi relativamente alla materia in questione.

PRESIDENTE. Vi ringraziamo. Il seguito dell'audizione è rinviato ad altra seduta. Nel congedare i rappresentanti delle Ferrovie dello Stato, vorrei chiarire che la Commissione dovrà non solo acquisire i dati relativi ai pezzi — carrozze ferroviarie o locomotori — che sono stati accantonati, ma anche avere il panorama geografico della loro distribuzione sul territorio. Pertanto, sulla base dei documenti che abbiamo richiesto alle Ferrovie dello Stato e degli atti che la magistratura ci vorrà fornire, con l'ausilio dei consulenti della Commissione, sarà delineata una mappa della collocazione sia dei circa 6 mila pezzi accantonati sia dei pezzi decoibentati prima del 1990, che sono circa 2 mila e la cui verifica circa la presenza di amianto è prevista nel 1996. Si tratta di un parco circolante, ma un po' particolare; in termini elettrici, dovrebbe essere la « riserva fredda », nel senso che quando si procederà alla verifica questi pezzi dovranno essere collocati da qualche parte.

La ricostruzione da parte della Commissione sarà allegata ai verbali della prossima seduta, che sarà dedicata a questo tema e nella quale intervorranno nuovamente i rappresentanti delle Ferrovie dello Stato.

Audizione dei rappresentanti dell'AMA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dei rappresentanti dell'AMA, l'azienda municipalizzata per l'ambiente di Roma. Al dottor Mario Di Carlo, presidente dell'AMA, al quale sono note le fina-

lità di questa Commissione d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti e sulle attività illecite ad esso connesse, chiediamo alcune delucidazioni in merito a due aspetti.

Innanzitutto, vorremmo chiarimenti in merito alla programmazione, per quanto riguarda i rifiuti solidi urbani, dell'amministrazione capitolina, o meglio dell'azienda municipalizzata che lei presiede, con una particolare sottolineatura dei programmi operativi, per non ritrovarci in una condizione analoga a quella milanese. Per quanto riguarda la situazione milanese, i programmi operativi ci erano stati mostrati, ma ci siamo trovati di fronte ad un'emergenza che per alcuni aspetti ci ha colti impreparati.

In un incontro con le amministrazioni comunale e provinciale ci erano stati forniti piani operativi scadenziati nel tempo, che forse non erano in grado di fronteggiare tutto quello che è successo, ma che, ove fossero stati messi immediatamente in esecuzione - come ci era stato detto -, avrebbero reso meno drammatica l'emergenza che per molti giorni hanno vissuto tutti i milanesi.

Per quanto riguarda il secondo aspetto, nella contabilità dei rifiuti vorremmo conoscere cifre e dati relativi a quella che rischia di diventare la variabile nascosta; mi riferisco alla questione dei rifiuti ospedalieri o assimilati (ovviamente, spero che il problema sia ancora estraneo all'area romana, ma lei avrà modo di dircelo). Vorremmo inoltre sapere se esistano forme di infiltrazione societaria, personale o di esponenti o interessi legati o correlabili alla criminalità organizzata.

MARIO DI CARLO, *Presidente dell'AMA*. L'azienda che presiedo ha predisposto una sorta di documentazione concernente la collocazione di tutte le diverse tipologie di rifiuti, con annesse le quantità prodotte relativamente al 1994. Sia le collocazioni sia, in parte, le quantità sono simili a quelle che abbiamo rilevato nel corso del 1995. Comunque, è interessante la parte relativa alle collocazioni di quei rifiuti non classificabili come rifiuti solidi urbani. Mi riferisco soprattutto alle ceneri dell'im-

pianto di incenerimento degli ospedalieri, che è gestito dall'AMA, a quelle frazioni provenienti dalla raccolta differenziata dei rifiuti urbani pericolosi, i cosiddetti RUP, e a tutte quelle altre attività che svolgiamo e che non possono trovare una collocazione definitiva all'interno del sito di smaltimento definitivo.

Lascio dunque questa documentazione a disposizione della Commissione. Una parte di essa riguarda la produzione dei rifiuti di Roma, l'andamento mese per mese della produzione di tutte le diverse tipologie dei rifiuti di cui si occupa l'azienda, ed anche il sito finale di smaltimento di quei rifiuti che non trovano collocazione nella discarica di Malagrotta. Per quanto riguarda la sua prima domanda, la situazione è nei seguenti termini. Attualmente, il comune di Roma ha sul proprio territorio una discarica di proprietà privata, nella quale colloca i rifiuti solidi urbani, gli sfalci di potatura, i rifiuti ingombranti, in poche parole i rifiuti assimilabili agli urbani prodotti sul territorio del comune di Roma. Poi, questa discarica serve anche per i rifiuti prodotti dal comune di Fiumicino, un'entità amministrativa che esiste soltanto da quattro anni, e per quelli del comune di Ciampino. La scelta di allargare la possibilità di collocare i rifiuti nella discarica di Malagrotta anche a questi comuni è giustificata dal fatto che essi sono sede dei due aeroporti a servizio di Roma e di conseguenza in qualche modo svolgono una funzione collegata alla stessa città di Roma.

PRESIDENTE. In un sopralluogo a Reggio Calabria - presso il cui aeroporto esiste un inceneritore della Castalia che ha posto vari problemi e che è all'attenzione della magistratura - abbiamo avuto notizia di un piano per la realizzazione di quindici inceneritori presso tutti gli aeroporti italiani, motivati dall'esigenza di bruciare alcune tipologie di rifiuto legate all'attività aeroportuale. In realtà, successivamente, tali inceneritori sarebbero stati destinati anche ad altri utilizzi. Vorremmo sapere se abbia notizia di inceneritori sorti nell'ambito di questo progetto o in

ogni caso realizzati a Fiumicino o a Ciampino, che operino al di là del fabbisogno, molto precisamente determinabile, relativo ad alcune attività aeroportuali.

MARIO DI CARLO, *Presidente dell'AMA*. Per le notizie che ho, l'aeroporto di Fiumicino ha un inceneritore precedente all'entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica n. 915, realizzato sulla base della legge di regolamentazione aeroportuale che impone, così come per i cimiteri, lo smaltimento di quella tipologia di rifiuti all'interno del sito stesso dell'aeroporto. Questo inceneritore di Fiumicino, sempre secondo le notizie di cui dispongo, avrebbe dovuto essere ampliato - credo nell'ambito di quell'iniziativa dei quindici inceneritori destinati ad utilizzi ulteriori rispetto a quelli aeroportuali -, però, per quanto mi consta, l'ampliamento non è avvenuto ed esso continua a funzionare limitatamente alle esigenze dell'aeroporto. Funziona anche non molto bene, sempre secondo le notizie che ho; avrebbe dovuto essere soggetto ad un piano di revisione e di ampliamento, ma per quanto ne so tale piano non è stato ancora realizzato.

PRESIDENTE. E Ciampino?

MARIO DI CARLO, *Presidente dell'AMA*. Credo che Ciampino si trovi nella stessa situazione.

I due comuni smaltiscono i rifiuti nella discarica di Malagrotta per il semplice motivo che Fiumicino era ancora territorio di Roma nel momento in cui (nel 1990) è stata emessa l'ordinanza sindacale che limitava l'utilizzo di Malagrotta solo al comune di Roma e quello di Ciampino per il ruolo che svolge rispetto alla città di Roma. Ma questo riguarda solo i rifiuti prodotti dai comuni e non dagli inceneritori.

Per quanto riguarda la discarica di Malagrotta, la disponibilità volumetrica, stanti le quantità attualmente prodotte dal comune di Roma ed anche il trend di aumento di questa produzione di rifiuti, dovrebbe esaurirsi il 31 dicembre 2005. È chiaro che nel momento in cui Malagrotta

esaurisse la sua disponibilità, sarebbe inimmaginabile replicare l'esperienza di questa discarica. Stiamo parlando della discarica più grande d'Europa, che alla fine del suo ciclo avrà utilizzato circa 30 milioni di metri cubi di volumi disponibili ed avrà smaltito tra le 25 e le 30 milioni di tonnellate di rifiuti. Si tratta di 190 ettari all'interno del territorio del comune di Roma, nelle immediate vicinanze del raccordo anulare; quindi, credo sia un'esperienza irripetibile. Per quanto ne so, non ci sono disponibilità di spazi così rilevanti all'interno del comune di Roma e ce ne saranno ancora meno nel 2005.

La discarica è stata messa a norma, credo, nel 1987. Sostanzialmente, oltre a tutti i dispositivi di intercettazione del percolato e del biogas (e ai criteri di gestione corrente di copertura del fronte della discarica alle ore 16 di ogni giorno con venti centimetri di argilla, per impedire gli odori molesti), dal punto di vista strutturale poggia su un esteso banco di argilla azzurra a bassissima permeabilità, nel quale si innesta una sorta di *polder*, composto da argilla e bentonite, che la isola dal circuito idraulico, sia superficiale sia sotterraneo, delle immediate vicinanze. La ditta che ha realizzato il *polder* è la stessa che ha effettuato il confinamento del nocciolo della centrale di Chernobyl.

PRESIDENTE. Quindi, questo *polder* non è naturale, ma è stato realizzato allo scopo?

MARIO DI CARLO, *Presidente dell'AMA*. Sì, è stato realizzato. È una parete di circa 50-60 centimetri di spessore, per un'altezza di circa 50 metri che isola idraulicamente tutta la discarica e si innesta in questo fondo naturale di argilla azzurra a bassissima permeabilità. La discarica è completamente isolata idraulicamente; su questo ci sono le risultanze dei controlli derivanti dalle prescrizioni che diede l'allora amministrazione provinciale di Roma al momento di concedere l'autorizzazione. Se non ricordo male, vi sono 18 pozzi di controllo, 13 interni alla discarica e 5 esterni al muro di contenimento, che nel

corso degli anni hanno dimostrato che l'isolamento idraulico è funzionante.

La disponibilità volumetrica arriva fino al 2005. Attualmente, tutti i rifiuti che vengono prodotti a Roma, per il 99 per cento, finiscono in questa discarica. Esistono consistenti margini di sottrazione dei volumi che finiscono in discarica e di conseguenza di capitalizzazione dei volumi disponibili e quindi di posticipo del termine di disponibilità della discarica. Sulla base di questo principio si fondano le strategie dell'azienda che presiedo. Le strategie portate avanti si basano innanzitutto su interventi a breve termine, con l'estensione a tutta la città, intorno all'autunno nel prossimo anno, della raccolta differenziata di una parte dei rifiuti (carta, plastica, vetro, alluminio e banda stagnata). Ciò dovrebbe consentire, sulla base delle nostre proiezioni dei risultati di una sperimentazione condotta in 5 circoscrizioni campione, di arrivare ad una diminuzione di circa il 10 per cento della massa di rifiuti che attualmente finiscono a Malagrotta.

PRESIDENTE. Entro quando?

MARIO DI CARLO, *Presidente dell'AMA*. Entro l'autunno del 1996.

PRESIDENTE. Lei sta dicendo che nel giro di un anno, a seguito della raccolta differenziata, la massa dei rifiuti che confluisce in discarica diminuirà del 10 per cento?

MARIO DI CARLO, *Presidente dell'AMA*. Esatto.

Contemporaneamente, abbiamo finanziato e stanno per essere avviati (tale è il risultato atteso dalla conferenza dei servizi regionali della prossima settimana) due impianti. Il primo, per il compost, dovrebbe essere realizzato all'interno del complesso di Maccarese sul territorio del comune di Fiumicino. Esso ha una potenzialità che dovrebbe comportare un'ulteriore diminuzione di circa 100 tonnellate al giorno; la sua realizzazione è prevista tra la fine del 1996 e l'inizio del 1997.

PRESIDENTE. Qual è il costo indicativo di questo impianto?

MARIO DI CARLO, *Presidente dell'AMA*. Intorno agli 8 miliardi.

Poiché è già in corso uno spostamento dei mercati generali nella zona est della città, sul territorio del comune di Guidonia, ci stiamo attivando perché nell'ambito di tale spostamento venga realizzato un ulteriore impianto per la produzione di compost verde, al servizio dei mercati generali. Ciò consentirebbe peraltro la raccolta differenziata di tutto il cassetame. Un'operazione, quest'ultima, che è stata già avviata a Roma, ma che incontra notevoli difficoltà per la necessità di grandi spazi. Specialmente nella zona dell'Eur si registra un utilizzo, peraltro non correttamente autorizzato, di aree verdi a questo scopo; vi sono infatti alcuni centri abusivi di stoccaggio di questo cassetame.

Queste due iniziative dovrebbero comportare un'ulteriore riduzione, nei primi mesi del 1997, del 5 per cento dei rifiuti che giornalmente vengono collocati a Malagrotta. Una simile riduzione sarebbe assai importante, perché questa tipologia di rifiuti provoca i maggiori problemi di disagio in coloro che vivono intorno alla discarica (circa 30 mila persone che abitano nelle borgate Massimina, Piana del Sole e Ponte Galeria).

Sempre con riferimento al breve termine, va tenuto presente un altro aspetto connesso ad una decisione adottata dall'amministrazione regionale. Mi riferisco al collocamento, all'inizio di ogni discarica presente sul territorio della regione Lazio, di impianti di preselezione semplificata, che dovrebbero rispondere al duplice scopo di suddividere il flusso dei rifiuti e di svolgere una funzione di compattamento e di minore occupazione volumetrica degli stessi rifiuti.

Qualora ciò si realizzi nella discarica di Malagrotta (essendo questa di proprietà privata, il problema riguarda più il gestore della discarica che l'azienda da me presieduta), sarà possibile ottenere la diminuzione di ulteriori 30 mila tonnellate di questi rifiuti (in particolare, carta) i quali,

insieme alle 80 mila tonnellate di fanghi provenienti dagli impianti di depurazione di Roma (che attualmente sono collocati a Malagrotta) verrebbero trattati presso un impianto sperimentale frutto di un accordo tra l'ACEA e una ditta privata. Ciò favorirebbe una ulteriore diminuzione degli attuali disagi.

L'intero programma a breve termine dovrebbe comportare una diminuzione della massa dei rifiuti intorno al 15-20 per cento tra la fine del prossimo anno e l'inizio del 1997.

C'è poi un livello di progettazione non molto definito, a medio termine, che vede la realizzazione di due impianti per la selezione dei rifiuti a Roma. Si tratta di due impianti che abbiamo intenzione di realizzare entro il 2000. Se ciò avverrà (ma, come voi sapete, un conto è predisporre i piani e un altro è realizzarli), l'utilizzo dei rifiuti selezionati comporterebbe un notevole risparmio in termini volumetrici. Soprattutto per i rifiuti cosiddetti leggeri, la compattazione potrebbe arrivare a livelli assai interessanti, tale da far diminuire il volume mediamente del 20-25 per cento. Al riguardo, nella nostra regione, presso la discarica di Borgo Montello a Latina, un impianto di preselezione messo in testa alla discarica ha comportato una diminuzione del 20-25 per cento dei volumi occupati dalla stessa quantità di rifiuti. Alla luce di tali risultati l'amministrazione regionale intende favorire analoghe iniziative.

Intorno al 2000 potremmo arrivare ad un dimezzamento dei volumi annualmente necessari alla collocazione dei rifiuti.

A medio termine è nostra intenzione dotarci, alla luce delle nuove norme previste dalla legge Merloni, di un impianto di incenerimento e di effettuare una verifica circa la disponibilità dei siti.

Per quanto riguarda la seconda parte della domanda, è necessario fare una premessa. La città di Roma aveva un vecchio impianto di incenerimento dei rifiuti solidi urbani, destinato da circa quindici anni allo smaltimento dei rifiuti ospedalieri. Questo di per sé ha creato un problema, in quanto l'impianto è stato originariamente

creato per smaltire rifiuti con un potere calorifero molto più basso di quello prodotto dai rifiuti ospedalieri. L'impianto ha funzionato in deroga alle normative vigenti e sulla base di una ordinanza dell'allora sindaco Signorello, poi riproposta da tutti i sindaci che si sono succeduti nel tempo.

Il 30 giugno dello scorso anno l'impianto (ora in fase di delocalizzazione) è stato chiuso e sostituito da un nuovo impianto per l'incenerimento dei rifiuti ospedalieri e dei farmaci scaduti. Quest'impianto è ora in funzione grazie ad una ordinanza della regione Lazio, la cui scadenza è fissata al 31 dicembre 1995. Sono in corso le pratiche di autorizzazione, con conseguente collaudo dell'impianto, per la sua messa in funzione dal punto di vista amministrativo nel prossimo anno.

PRESIDENTE. È previsto il recupero dello scarto termico per la produzione di energia elettrica? Quale sarebbe la potenza termica o elettrica disponibile?

MARIO DI CARLO, Presidente dell'AMA. Fa parte di un pacchetto che deve « passare » in conferenza dei servizi, finanziato nell'ambito dei fondi del piano triennale, per essere dato in appalto ed entrare in funzione nel prossimo anno. In questo momento, non sono in grado di rispondere alla domanda circa la potenza termica. Inizialmente, la progettazione non prevedeva questo tipo di soluzione, ed in questo senso abbiamo avanzato una richiesta nell'ambito del piano triennale.

Si tratta di un impianto che è al servizio non solo della città di Roma, ma di tutta la regione Lazio. A questo proposito, ho portato con me una copia della lettera che ho inviato il 24 novembre di quest'anno a tutti i presidenti delle amministrazioni provinciali del Lazio e all'assessore regionale all'ambiente, nella quale segnalavo un fenomeno abbastanza singolare. Dall'entrata in funzione del nuovo impianto c'è stata una diminuzione piuttosto consistente nell'afflusso dei rifiuti ospedalieri; si tenga presente che questo impianto è composto di due vie, che hanno ciascuna una potenzialità di 60 tonnellate

di rifiuti al giorno, mentre quello precedente era in grado di smaltire 45-50 tonnellate giornaliere. Nel nuovo impianto vengono smaltite non più di 35 tonnellate al giorno.

PRESIDENTE. In base alle statistiche degli anni passati, quanti rifiuti ospedalieri venivano smaltiti in quell'impianto?

MARIO DI CARLO, Presidente dell'AMA. Circa 45 tonnellate al giorno.

PRESIDENTE. Quindi, si è verificato un calo di circa il 30 per cento.

MARIO DI CARLO, Presidente dell'AMA. Questo calo è riconducibile a due operatori in particolare. Comunque, consegno la lettera alla Commissione.

PRESIDENTE. Al di là della lettera, vorremmo sapere se la sua azienda ha formulato delle ipotesi al riguardo.

MARIO DI CARLO, Presidente dell'AMA. Da informazioni ufficiose sembra che questi rifiuti siano smaltiti nell'impianto di Arezzo.

FRANCO GERARDINI. È un impianto di incenerimento?

MARIO DI CARLO, Presidente dell'AMA. Non so se si tratta di un impianto di incenerimento. L'aspetto singolare della vicenda è che non vi è stata variazione di prezzo.

PRESIDENTE. Il collega Tarditi argutamente mi faceva osservare che probabilmente la variazione di prezzo si è verificata ad Arezzo.

MARIO DI CARLO, Presidente dell'AMA. Il nostro prezzo di smaltimento è abbastanza alto, essendo pari a 1.060 lire al chilo; tuttavia, è nostra intenzione ridurlo.

La nostra azienda si interessa soltanto della fine del ciclo, in quanto abbiamo soltanto l'impianto di smaltimento finale e non operiamo né nella fase della raccolta né in quella del trasporto dei rifiuti ospedalieri. È nostra intenzione colmare que-

sta lacuna, anche su sollecitazione degli operatori sanitari, in parte perché con la trasformazione delle USL in aziende c'è necessità di avere un unico interlocutore ed in parte perché le condizioni in cui si svolge non tanto la raccolta quanto il trasporto non sono sempre completamente immuni da critiche.

Da più parti ci si chiede come mai la diminuzione nel flusso dei rifiuti ospedalieri si sia registrata in concomitanza con l'entrata in funzione del nuovo forno. Nel momento della realizzazione di questo impianto, essendo la nostra un'azienda pubblica, è stato previsto un sistema di caricamento completamente automatizzato e robotizzato, per evitare qualsiasi possibilità di manipolazione di questa particolare tipologia di rifiuti da parte degli operatori. Questo sistema completamente automatizzato di caricamento del forno prevede una differente collocazione dei rifiuti da parte dei trasportatori, con un aumento delle loro spese. Ciò ha portato ad un periodo di contenzioso tra l'AMA e questi soggetti; infine, come spesso accade nel nostro paese, l'AMA si è però fatta carico del problema, accollandosi un onere abbastanza rilevante.

Nel frattempo, tuttavia, alcuni operatori hanno probabilmente cercato altre strade, trovando forse soluzioni più convenienti di quella offerta da noi. Si tratta di vedere se tali strade siano formalmente ineccepibili. Inoltre, è presumibile un aggravio di spesa derivante dalla lunghezza del tragitto (il trasporto ad Arezzo richiede un percorso di ben 400 chilometri più lungo). Ritengo pertanto che bisognerebbe vigilare su questo fenomeno ed ho inviato per tale ragione una lettera ai presidenti delle province del Lazio ed all'assessore all'ambiente della regione.

È opportuno altresì rilevare che la quantità di rifiuti ospedalieri consegnati al nostro impianto è bassa e ciò determina problemi di gestione che, quando sarà realizzato il recupero energetico, potrebbero mettere in discussione la regolarità di funzionamento dello stesso.

È per noi indispensabile recuperare un adeguato livello di rifiuti consegnati. Non

ne facciamo pertanto un problema di prezzo, bensì di garanzia dell'afflusso.

Come cittadino oltre che come amministratore non posso che manifestare delusione per il fatto che l'ultimo e più moderno impianto realizzato in Italia in un campo così delicato non riceva sufficiente materia prima.

PRESIDENTE. Qual è il potere calorico di questo tipo di rifiuti? Tra le 2.500 e le 3.000 calorie chilo?

MARIO DI CARLO, Presidente dell'AMA. Il potere calorico del nostro impianto è, se non ricordo male, di circa 1.800 calorie chilo.

PRESIDENTE. È un livello un po' basso.

MARIO DI CARLO, Presidente dell'AMA. Per i problemi relativi al caricamento, di cui ho prima parlato, attualmente bruciamo una gran quantità di cartoni e quindi il dato sale notevolmente. Anche questo è un problema non lieve, che contribuisce a farci ritenere opportuno scendere sul terreno della raccolta e del trasporto, in modo da governare l'intero ciclo, utilizzando di conseguenza più potere calorico derivante dai rifiuti che dagli imballaggi degli stessi.

PRESIDENTE. Dottor Di Carlo, ci ha fornito un quadro abbastanza esauriente della situazione e penso che lei non si dilungherà a parlarci delle isole ecologiche, che sappiamo essere tra i punti di forza dei programmi dell'AMA. Vorremmo tuttavia sapere, al di là dell'accento da lei fatto in relazione al trasporto dei rifiuti ospedalieri, se sia a conoscenza di episodi di infiltrazione, in forma diretta o indiretta, della criminalità organizzata.

MARIO DI CARLO, Presidente dell'AMA. Esiste un sospetto per i rifiuti tossici e nocivi, perché nella nostra regione non vi sono impianti di smaltimento e ve ne sono pochissimi di trattamento.

Si sono verificati casi di infiltrazione criminale in materia di declassificazione

di alcuni tipi di rifiuti. Mi riferisco all'esperienza della Chimeco sud, situata nel territorio di Guidonia, caratterizzata da un fenomeno di declassificazione dei rifiuti smaltiti, che giungevano come tossici e nocivi e venivano declassati a rifiuti speciali. Tuttavia, la quantità di rifiuti che pervenivano era incompatibile con la capacità di trattamento degli stessi. È l'unico nome che io possa fare rispetto al tema, ma vi è il fondato sospetto che si verificano molti altri casi del genere, visto che la produzione teorica si aggira sul milione di tonnellate, mentre la capacità di trattamento è vicina allo zero.

PRESIDENTE. Il Lazio avrebbe una tale produzione annuale di rifiuti tossici e nocivi?

MARIO DI CARLO, Presidente dell'AMA. Questa è la stima presente nei documenti ufficiali. Secondo me è una stima...

PRESIDENTE. Un po' eccessiva, visto che la stima nazionale complessiva è di circa 4 milioni di tonnellate.

MARIO DI CARLO, Presidente dell'AMA. Parlo da tecnico della materia: a me pare una stima eccessiva, ma i documenti ufficiali indicano questo.

Si sono avuti numerosi ritrovamenti di discariche abusive nel corso degli ultimi dieci anni (cito per tutti i casi di Riano ed Anzio). Ad Aprilia è inoltre in corso di esecuzione una bonifica.

Sotto il profilo dei rifiuti solidi urbani, il problema è meno rilevante, per l'esistenza nel Lazio di sette discariche. Sei di esse sono di proprietà della medesima persona (proprietaria anche dell'impianto di Malagrotta) o di società ad essa collegate; un'altra è quella di Borgo Montello a Latina, che appartiene attualmente, dopo vari passaggi di proprietà, alla IBF (anche in questo caso si tratta di un operatore conosciuto). Forse il problema è in questo caso più relativo alla legislazione antitrust che alle infiltrazioni malavitose.

FRANCO GERARDINI. Penso che la stima di una produzione nel Lazio di ri-

fiuti tossici e nocivi pari a un milione di tonnellate sia eccessiva.

Desidero chiedere al dottor Di Carlo come si concili il fatto che i rifiuti ospedalieri siano in parte smaltiti in un impianto di Arezzo con la normativa regionale del Lazio che vieta l'esportazione e l'importazione di rifiuti.

Ritengo peraltro che tale normativa confligga con le disposizioni comunitarie in materia. L'Ausitra ha infatti avviato un'iniziativa presso l'Unione europea contro l'Italia ed alcune sue regioni (Lazio, Basilicata e Piemonte) perché venga riconosciuta l'incompatibilità delle norme suddette. È assurdo, tra l'altro, che non si possano avviare fuori regione rifiuti destinati al recupero, che invece dovrebbe essere agevolato.

Come può avvenire pertanto che quei rifiuti escano dal Lazio? Esistono provvedimenti autorizzativi in deroga o ciò avviene al di fuori della legge?

MARIO DI CARLO, *Presidente dell'AMA*. Le notizie relative ad Arezzo le ho avute officiosamente, anche perché questi operatori non si sono più presentati da noi.

Per quanto riguarda la legge n. 38 della regione Lazio, che blocca l'esportazione, è stata emanata una circolare interpretativa che fa riferimento al vincolo di non esportabilità solo per i rifiuti solidi urbani. Infatti, nel testo iniziale della legge si parlava di rifiuti solidi urbani, ma poi esso è stato emendato. Tuttavia, una circolare non può modificare una legge, per cui è all'ordine del giorno del consiglio regionale un emendamento teso a limitare questa disposizione esclusivamente ai rifiuti solidi urbani. Questo mette anche noi in grande difficoltà per lo smaltimento delle nostre ceneri dell'impianto di incenerimento, che attualmente vanno all'Ecodeco in Lombardia (così come, per esempio, le pile vanno a Modena).

FRANCO GERARDINI. Per assurdo, questa legge vi ha messi tutti fuori dalla legge!

MARIO DI CARLO, *Presidente dell'AMA*. Infatti, si tratta di una sorta di legge-manifesto più che di una legge vera e propria; non ci ha aiutati, anche perché in questo momento avremmo bisogno, per esempio, di incrementare la quantità di rifiuti trattati dall'inceneritore degli ospedalieri o almeno di regolarizzarla ai livelli che avevamo precedentemente. Abbiamo fatto la progettazione in funzione di questa esigenza. Attualmente, vi sono settimane in cui per un paio di giorni siamo costretti a spegnere l'inceneritore perché non abbiamo materia prima.

PRESIDENTE. In effetti è un problema che porteremo all'attenzione della regione Lazio, perché mi sembra che queste soluzioni non siano le migliori.

FRANCO GERARDINI. Secondo me non è sufficiente nemmeno l'emendamento teso a limitare il vincolo di non esportabilità ai rifiuti solidi urbani. Si dovrebbero anche escludere quei rifiuti che sono effettivamente avviati al recupero. Non si può vietare di recuperare la carta che produce il Lazio...

MARIO DI CARLO, *Presidente dell'AMA*. Questo è un altro problema consistente, che vale per la carta, ma anche per la plastica e per l'alluminio, perché non abbiamo impianti. Per la carta abbiamo soltanto una cartiera a Cassino, che però è saturata ampiamente dalla quantità di carta che attualmente recupera Roma. Quando estenderemo la raccolta differenziata all'intera città, avremo grandi quantità di carta che non potranno trovare una collocazione nel Lazio.

FRANCO GERARDINI. Si aggiungeranno a quella tedesca!

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Di Carlo per il contributo recato alla Commissione.

Comunicazioni del presidente sulla discussione della proposta di relazione trimestrale.

PRESIDENTE. Comunico che l'ufficio di presidenza integrato dai rappresentanti dei gruppi, nella seduta di martedì 5 dicembre scorso, ha approvato le seguenti modalità di discussione della proposta di relazione trimestrale, da presentare alla Camera ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera e), della deliberazione istitutiva. Una prima bozza di relazione verrà inviata domani ai capigruppo, che potranno far pervenire alla presidenza osservazioni e richieste di chiarimento entro venerdì 15 dicembre. Nelle sedute di martedì 19, mercoledì 20 ed eventualmente giovedì 21, che avranno luogo al termine dei lavori dell'Assemblea, si svolgerà l'esame della proposta di relazione — eventualmente integrata con le vostre osservazioni — con l'illustrazione della proposta stessa, la discussione generale, la votazione di eventuali emendamenti (che dovranno essere presentati entro la mattinata di mercoledì 20) e la votazione finale.

FRANCO GERARDINI. È opportuno che la Commissione acquisisca il nuovo testo unificato delle proposte di legge in materia di smaltimento dei rifiuti, sul quale sono relatore, attualmente all'esame della Commissione ambiente. Propongo infatti di dedicare una seduta all'approfondimento degli aspetti relativi ai controlli, alle sanzioni, al catasto, all'albo.

PRESIDENTE. Ricordo di aver già richiesto al presidente della Commissione ambiente (il quale peraltro ha manifestato la sua disponibilità) un incontro per approfondire alcuni aspetti del nuovo testo. Approfitto della presenza del relatore per invitarlo a concordare la data in cui procedere a questo esame.

La seduta termina alle 19,20.

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

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia il 15 dicembre 1995.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO