

**COMMISSIONE PARLAMENTARE
DI INCHIESTA SULLE ATTIVITÀ ILLECITE
CONNESSE AL CICLO DEI RIFIUTI E SU ILLECITI AMBIENTALI
AD ESSE CORRELATI**

RESOCONTO STENOGRAFICO

92.

SEDUTA DI LUNEDÌ 11 APRILE 2016

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ALESSANDRO BRATTI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Lebruto Umberto, <i>Direttore di produzione di Rete ferroviaria italiana</i>	3, 5, 7, 9, 10, 11
Bratti Alessandro, <i>Presidente</i>	3	Orellana Luis Alberto (Aut-PSI-MAIE) ...	7
Audizione di rappresentanti della Rete ferroviaria italiana (<i>Svolgimento e conclusione</i>)		Palma Giovanna (PD)	9
Bratti Alessandro, <i>Presidente</i> ...	3, 5, 6, 7, 9, 10, 12	Vignaroli Stefano (M5S)	11, 12
		Zolezzi Alberto (M5S)	10
		Comunicazioni del presidente:	
		Bratti Alessandro, <i>Presidente</i>	12

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALESSANDRO BRATTI

La seduta comincia alle 16.35.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione di rappresentanti della Rete ferroviaria italiana.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dell'amministratore delegato della Rete ferroviaria italiana, l'ingegner Maurizio Gentile. Avverto che l'ingegnere Gentile, a causa di un impedimento, ha delegato l'ingegnere Umberto Lebruto, direttore di produzione, a rappresentarlo in questa sede. L'ingegnere Lebruto, al quale rivolgo un saluto, è accompagnato dalla dottoressa Mara Mancini, responsabile dei rapporti con le istituzioni, che ringrazio per la presenza.

Ricordo che la Commissione si occupa di illeciti ambientali relativi al ciclo dei rifiuti, ma anche dei reati contro la pubblica amministrazione e dei reati associativi connessi al ciclo dei rifiuti, alle bonifiche e al ciclo di depurazione delle acque. In particolare, l'audizione odierna si inserisce nell'ambito dell'approfondimento che la Commissione ha inteso avviare sulla gestione del ciclo dei rifiuti da parte dell'azienda, soprattutto in riferimento alle traverse ferroviarie in legno trattate.

Avverto i nostri ospiti che della presente audizione viene redatto un resoconto stenografico e che, facendone espressa e motivata richiesta, in particolare in presenza di fatti illeciti sui quali sono in corso indagini tuttora coperte da segreto, consentendo la Commissione, i lavori proseguiranno in seduta segreta, invitando comunque a rinviare eventuali interventi di natura riservata alla parte finale della seduta.

Prima di cedere la parola all'ingegnere Umberto Lebruto per una breve introduzione su come venga gestito lo smaltimento delle traverse ferroviarie, vi ricordo che noi stiamo svolgendo anche un approfondimento sul traffico transfrontaliero dei rifiuti, cioè su quella tipologia di rifiuti, nella stragrande maggioranza pericolosi, che vanno verso l'estero. C'è un'ampia letteratura su questi rifiuti, i quali ancora oggi continuano ad essere smaltiti, per quanto siano in atto, da parte delle stesse aziende, processi di progressiva sostituzione di questi materiali. In questa sede ci interessa capire, anche in virtù di diverse segnalazioni che abbiamo ricevuto, come l'azienda ha intenzione di procedere rispetto allo smaltimento di queste traversine. Do quindi la parola all'ingegner Lebruto per una breve introduzione, al termine della quale le verrà posta qualche domanda da parte dei colleghi.

UMBERTO LEBRUTO, *Direttore di produzione di Rete ferroviaria italiana.* Buonasera a tutti. Userò qualche secondo per presentarmi, dicendovi chi sono e cosa faccio in Rete ferroviaria italiana. Sono Umberto Lebruto, direttore della produzione; gestisco, a livello centrale, la manutenzione ordinaria e straordinaria della Rete ferroviaria nazionale; gestisco tutto il mondo della circolazione ferroviaria nell'ambito della RFI. Alle mie dipendenze ci sono

quindici direzioni territoriali di produzione, deputate con me ad una gestione in maniera capillare del territorio, nonché presidiando lo stesso.

Rete ferroviaria italiana è una società gestore dell'infrastruttura ed è diventata tale con atto di concessione dello Stato. Gestiamo complessivamente 17.000 chilometri di linee ferroviarie, sulle quali circolano ogni giorno circa 8.500 treni, di cui 8.000 sono treni del trasporto pubblico locale e 500 sono treni che trasportano merci, oppure treni di lunga percorrenza e treni veloci (vi dico tutto questo per inquadrare il nostro mondo).

L'armamento ferroviario è composto da pietrisco, traverse e rotaie in ferro. Quando diciamo « armato », vuol dire che le rotaie sono collegate tra di loro in maniera rigida attraverso le traversine ferroviarie. Dei 17.000 chilometri di linee ferroviarie, ad oggi circa 3.000 risultano armate con traversine in legno.

Fatto questo inquadramento, cercherei di entrare subito nel vivo dell'argomento. La gestione dei rifiuti nel mondo ferroviario in generale risale al passato, non parte oggi. Per entrare nel merito dei materiali prodotti dalla nostra lavorazione, sia di manutenzione ordinaria e straordinaria, sia di potenziamento, possiamo ripercorrere velocemente le tre leggi che sono a guardia della gestione del rifiuto nel nostro mondo. Il decreto del Presidente della Repubblica n. 915 del 1988 è stato superato dal decreto Ronchi, ovvero il decreto legislativo n. 22 del 1997. Il recepimento, dal 1997 a oggi, di altri decreti e norme comunitarie si conclude con il decreto legislativo n. 152 del 2006.

A oggi, quindi, è vigente il decreto legislativo n. 152 del 2006, il quale, per quanto ci riguarda, è un po' il testo unico della gestione dei rifiuti per l'intero ciclo. Se leggiamo il decreto legislativo, vediamo che i rifiuti normalmente sono distinti in rifiuti urbani e rifiuti speciali. Semplifichiamo subito: nel mondo di Rete ferroviaria italiana non si producono rifiuti urbani, pertanto i rifiuti che produciamo durante le attività manutentive sono rifiuti di tipo speciale.

Nel mondo ferroviario, vista la specialità dei materiali che utilizziamo, è possibile distinguere in due grandi categorie i rifiuti speciali: i cosiddetti « generici » e quelli specialistici veri e propri dell'infrastruttura. Per intenderci, le traverse, le rotaie, i pali della linea elettrica e i fili di rame su cui circolano le correnti per alimentare i treni sono rifiuti dell'infrastruttura, mentre gli oli, il legno in generale, la plastica o altri materiali di risulta sono materiali generici.

La legge classifica i materiali speciali in due grandi categorie: speciali pericolosi e speciali non pericolosi. Entro ancora più nel merito, cercando di illustrare quanto sono importanti i numeri che girano intorno al nostro mondo. I dati rilevati dalla denuncia del modello unico di dichiarazione ambientale (MUD) del 2015, riferiti all'anno di produzione 2014, ci consentono di dire che Rete ferroviaria nell'anno 2014 ha prodotto circa 132.000 tonnellate di rifiuti speciali, di cui circa 100.000 non pericolosi e 32.000 pericolosi.

Un altro elemento importante di questi materiali speciali, sia non pericolosi che pericolosi, è rappresentato dal ciclo di vita utile. Ogni volta che noi ci accingiamo a fare manutenzione alle infrastrutture ferroviarie — e quindi lavoriamo su materiali grandi come pietrisco, traverse, rotaie, fili di rame — preleviamo dal campo materiali che, molto spesso, possono essere riutilizzati. Parlo, per esempio, delle traverse in cemento armato precompresso (CAP) e delle rotaie, le quali, seppure tolte da una linea con velocità elevata, per gli standard tecnici potrebbero essere riutilizzate in linee con velocità più basse, aumentandone la vita utile.

Dal 2000, l'organizzazione che ci siamo dati a proposito dei materiali è la seguente. Tutti i materiali che noi chiamiamo « di tipo pregiato », quali rame e ferro, vengono valutati da Rete ferroviaria italiana e, se ritenuti ancora utilizzabili, sono riutilizzati tal quali. In altre parole, vengono riassunti alle scorte per poi essere riutilizzati. I materiali nobili, quali ferro e rame, che invece hanno chiuso il loro ciclo di vita utile, vengono venduti da Rete ferroviaria

italiana a ditte selezionate dal mercato attraverso una gara di tipo pubblico (c'è una committenza forte, in quanto gestiamo noi questa partita in prima persona), la quale viene esperita nel rispetto del codice degli appalti. Tali materiali, pur essendo rifiuti non più riutilizzabili, vengono venduti, portando un guadagno a favore di Ferrovie.

Ci sono poi materiali « non nobili », che non riescono a trovare un mercato. Parlo, per esempio, delle traverse in legno, delle traverse in cemento armato precompresso, del pietrisco e dei pali della trazione elettrica. Anche questi materiali, una volta tolti d'opera, subiscono una valutazione definita « valutazione tecnica », fatta sempre dal ferroviere, durante la quale si decide se sono riutilizzabili tal quali o attraverso riparazioni, senza cambiarne l'uso, oppure se sono da smaltire. La valutazione tecnica, che rispetta un articolo di legge ben preciso, cioè l'articolo 230 del decreto legislativo n. 152, viene fatta esclusivamente dalle competenze ferroviarie e, quindi, da personale ferroviario.

Tornando ai numeri, come dicevo, nell'anno 2014 sono state prodotte 132.000 tonnellate di materiali speciali, di cui circa 100.000 di rifiuti non pericolosi e 32.000 di rifiuti pericolosi. Il 95 per cento di queste 132.000 tonnellate è stato inviato a recupero. A fare la parte da leone nel recupero sono stati il ferro e il rame: trentaduemila tonnellate, che peraltro coincidono con i rifiuti di tipo pericoloso, rappresentano la nicchia delle traverse in legno da smaltire, che per l'anno 2014 sono state smaltite. Il 5 per cento delle 132.000 tonnellate di materiali, invece, è stato smaltito in discarica. Cosa significa per noi recuperare una traversa in legno? Significa aver gestito un appalto, sempre nel rispetto del codice degli appalti, con cui abbiamo individuato...

PRESIDENTE. Mi scusi, queste 32.000 tonnellate di rifiuti pericolosi sono fondamentalmente le traversine in legno creosotate?

UMBERTO LEBRUTO, Direttore di produzione di Rete ferroviaria italiana. Sì, coin-

cidono con le traverse in legno impregnate di creosoto.

PRESIDENTE. Di queste, il 5 per cento...

UMBERTO LEBRUTO, Direttore di produzione di Rete ferroviaria italiana. No, lo ripeto: delle circa 130.000 tonnellate, 32.000 sono coincidenti, in buona sostanza, con le traverse in legno creosotate, impregnate di olio di creosoto.

PRESIDENTE. Sono rifiuti speciali pericolosi!

UMBERTO LEBRUTO, Direttore di produzione di Rete ferroviaria italiana. Sono definite rifiuti speciali pericolosi. Il 5 per cento delle 132.000 tonnellate è stato portato in discarica. Il 95 per cento, invece, è stato trattato per il recupero. A fare la parte da leone sono stati, come vi dicevo, il ferro e il rame perché per noi comportano un guadagno, oppure un riutilizzo tal quale, se sono ancora buoni. Le traverse in legno, invece, sono state da noi smaltite recuperandole.

Adesso vorrei approfondire il ragionamento sul recupero e soprattutto sulla gestione di questo tipo di materiale che Rete ferroviaria ha intrapreso da tempo, ovvero dal 2002, quando abbiamo recepito decisioni della Comunità europea.

PRESIDENTE. Mi scusi se la interrompo. A noi interessa capire più specificatamente la fine che fanno le 32.000 tonnellate di rifiuti pericolosi.

UMBERTO LEBRUTO, Direttore di produzione di Rete ferroviaria italiana. Stavo spiegando proprio questo. Le 32.000 tonnellate di legno...

PRESIDENTE. Ci sono anche traverse vecchie, che dovete ancora smaltire?

UMBERTO LEBRUTO, Direttore di produzione di Rete ferroviaria italiana. Inizio dalla prima domanda. Le 32.000 tonnellate di traverse in legno creosotate sono state

smaltite attraverso contratti d'appalto, gestiti sempre con la logica del codice degli appalti, individuando il trasportatore abilitato a trasportare materiali speciali pericolosi, l'impianto di messa in riserva e, quindi, di stoccaggio di questo materiale, nonché la chiusura del passaggio dall'impianto di stoccaggio e messa in riserva verso il recapito finale, dove le traverse hanno subito il processo di recupero.

Queste 32.000 tonnellate di traverse sono state conferite in Germania e in Svezia, dove sono presenti inceneritori — le leggi di quegli Stati lo consentono — all'interno dei quali è possibile trasportare queste traverse. In Germania le traverse vengono inserite in caldaie che trasformano il calore emesso in energia elettrica. In Svezia hanno addirittura una sorta di impianto termoconvettore: nel momento in cui bruciano le traverse, trasformano direttamente quell'energia in energia elettrica.

Il processo viene gestito da Rete ferroviaria italiana. Siamo committenti e siamo identificati già oggi — siamo precursori della legge, in questo senso — come produttori di quel materiale. Gestiamo noi il contratto d'appalto e selezioniamo noi, attraverso regole ferme e rigorose, il trasportatore e il recapito su cui è possibile mettere in riserva.

Alla fine, quando l'impianto di messa in riserva trasporta le traverse in legno verso il conferimento finale, c'è un articolato di legge — che poi vi leggerò per essere ancora più preciso — per il quale dobbiamo avere un documento di movimentazione approvato addirittura dall'organo competente, che in Italia è la regione o in qualche caso la provincia.

Questa traversa arriva, quindi, all'impianto di recapito finale. Una volta arrivata, quel documento viene certificato da chi lo riceve. C'è poi un altro documento che viene ancora una volta restituito alla committenza, all'impianto di messa in riserva e anche all'organo competente della vigilanza, regione o provincia che sia. Inoltre, nel momento in cui quella traversa viene messa nella caldaia o nel termogeneratore, c'è anche il documento finale di certificazione da parte di quell'impianto,

che ritorna, come ultima copia dei documenti, a tutti e tre gli enti: Rete ferroviaria, regione o provincia, e impianto di messa in riserva.

Ho semplificato, ma nella gestione del passaggio dal produttore al trasporto, dal conferimento all'impianto di riserva al conferimento all'impianto di recupero finale, c'è tutta la normativa che prevede la caratterizzazione del materiale attraverso un codice CER.

Siamo noi delle Ferrovie che definiamo il codice CER. In particolare, per le traverse il codice CER è 17.05.04*. Sono codici binari che identificano la tipologia di materiale, il tipo di materiale e l'elemento da cui deriva. Il 17 indica che sono materiali prelevati da manutenzione e/o costruzione, lo 05 identifica traverse in legno, mentre lo 04 finale asteriscato identifica traverse in legno impregnate di olio di creosoto, quindi rifiuto speciale pericoloso. Anche la caratterizzazione di questo materiale viene effettuata dalla committenza, quindi dal ferroviere.

C'è poi il formulario identificativo del rifiuto (FIR), un documento che ha quattro copie a ricalco. Dal momento in cui parte la traversa dal mondo ferroviario, quel documento deve essere stilato in prima battuta dal produttore, cioè da Ferrovie. Le copie arrivano fino all'impianto finale, che certifica la quarta copia e la sottoscrive in segno di avvenuto recupero o comunque messa in riserva di quel materiale in termini di qualità e quantità. Quella copia viene in seguito restituita alle ferrovie. Solo attraverso questo processo formale è possibile svincolare i pagamenti a chi ha vinto la gara d'appalto con noi. La prestazione resa viene certificata solo attraverso la messa in sicurezza da parte nostra e mediante le copie (la quarta copia del formulario o i documenti che dicevo poc'anzi, se ci sono anche Stati esteri che partecipano al recupero di questi materiali); altrimenti, non è possibile pagare la prestazione resa. Non so se sono stato esaustivo.

PRESIDENTE. Do la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

LUIS ALBERTO ORELLANA. Grazie, ingegnere. Io vorrei porre qualche domanda sui siti di stoccaggio. Vorrei sapere quanti sono e dove sono dislocati. Per quanto riguarda poi la rimozione fisica delle traverse vecchie da sostituire, vorrei sapere che tipi di accorgimenti vengono presi per tutelare la salute dei lavoratori che devono maneggiare queste traverse, che sono pericolose per la presenza del creosoto.

Inoltre, vorrei sapere se è possibile per la Commissione acquisire l'elenco dei trasportatori iscritti all'albo dei gestori rifiuti che si occupano del trasporto dal luogo in cui le traverse vengono prelevate fisicamente ai siti di stoccaggio e di quelli che dai siti di stoccaggio si preoccupano di mandarle all'estero (in Germania o in Svezia, come ha detto), ovvero, con altre modalità di smaltimento, in Italia. Per ciò che concerne le due tipologie di gestione del rifiuto, infine, vorrei conoscere la percentuale che va in termovalorizzazione in caldaia e quella che viene trattata in altro modo.

PRESIDENTE. Fa riferimento sempre alle 32.000 tonnellate di rifiuti pericolosi?

LUIS ALBERTO ORELLANA. Sì, mi riferisco sempre alle traverse.

PRESIDENTE. Sta parlando sempre di quella fetta lì?

LUIS ALBERTO ORELLANA. Esatto.

UMBERTO LEBRUTO, *Direttore di produzione di Rete ferroviaria italiana*. Per capire quanti sono i siti di stoccaggio, occorre ricordare che la rete nazionale è composta da 17.000 chilometri e percorre in lungo e in largo tutta l'Italia. L'organizzazione di Rete ferroviaria è molto capillare. In Italia ci sono venti regioni; abbiamo accorpato le più piccole e abbiamo costituito un'organizzazione fatta da quindici compartimenti, in quanto qualche compartimento unisce un paio di regioni, mentre la stragrande maggioranza dei compartimenti grandi coincide con la regione. Dico questo

per spiegare fisicamente come siamo organizzati.

Nel mondo della manutenzione oggi lavorano con me sul territorio circa 10.000 persone di profilo: in gergo si dice « esercizio ». Costoro sono i manutentori che fisicamente si occupano di manutenzione ordinaria e straordinaria delle linee ferroviarie.

Abbiamo un'organizzazione che vede circa 800 impianti o centri di lavoro. Un centro di lavoro è un luogo fisico all'interno del quale c'è uno spogliatoio, con delle persone che vi prendono servizio; hanno una giurisdizione in termini di stazioni, piazzali e tratti di linee ferroviarie.

Nel recepire l'attuale legge, il centro di lavoro è identificato come l'elemento principe unitario all'interno del quale si produce il rifiuto. All'interno di quell'impianto noi abbiamo un capo-impianto, che è un quadro della nostra azienda, responsabile in termini di giurisdizione della sicurezza dell'esercizio ferroviario, ma anche dell'antifortunistica del proprio personale, dell'ambiente e, quindi, dei rifiuti.

In ogni impianto è presente un registro di carico e scarico dei rifiuti. Pertanto, esiste una mappatura ben precisa, che viene dichiarata agli organi competenti. Alcuni piazzali di stazioni ferroviarie hanno il libro di carico e scarico e sono capaci di contenere questi materiali.

Se i materiali sono speciali di tipo pericoloso, la legge ci dice che necessariamente bisogna valutarli entro 60 giorni. Se io rinnovo un tratto di linea ferroviaria, cioè fisicamente prendo le traverse in legno impregnate di creosoto dalla linea ferroviaria e le stocco su un piazzale ferroviario, ho 60 giorni di tempo per fare la valutazione tecnica, in base all'articolo 230 del decreto legislativo n. 152 del 2006.

La legge dice anche che, dai 90 giorni in su, devo smaltire — possiamo utilizzare questo termine — in termini di discarica se non è più possibile recuperare quel materiale, oppure smaltirlo per recuperarlo. Poc'anzi vi dicevo che il 95 per cento dei nostri materiali subiscono il processo di recupero. Credo che anche in questo siamo

in linea e rigorosi rispetto alla normativa ambientale.

Come avviene la rimozione? Occorre spaccare il nostro ambito in due. Ci sono lavori ferroviari internalizzati, eseguiti — permettetemi la metafora — con le mani dei ferrovieri (ciò vuol dire che si fanno manutenzioni ordinarie e straordinarie con proprio personale), mentre ci sono poi altri lavori ferroviari che vengono eseguiti mediante ditte appaltatrici specializzate di settore.

Nella prima casistica, quella dei lavori ferroviari internalizzati, si tratta di lavori di manutenzione ordinaria e anche straordinaria di piccola entità. Ciò vuol significare che lungo tutta la giurisdizione dell'impianto, che in questo caso si chiama « tronco lavori », specializzato nel settore armamento, ci sono mezzi meccanici chiamati « caricatori idraulici », che sono piccole gru con delle pinze, che lavorano sul binario. Se si ha la necessità di sostituire una traversa, perché è vetusta e ha raggiunto il termine ultimo del ciclo di vita utile, attraverso mezzi meccanici si sbullozano le caviglie (i bulloni che tengono coesa la traversa alla rotaia) e si tolgono il ferro e le piastre. In seguito, con il caricatore si scassetta il pietrisco, cioè lo si sposta, mentre con la pinza si gira la traversa sotto e la si infila nello spazio tra le due fughe di rotaia; quindi, si portano sul piazzale le traverse.

I caricatori di cui vi parlavo sono delle macchine definite « strada-rotaia », che hanno ruote di ferro e ruote di gomma; vanno sul binario, ma poi derivano e possono andare sul piazzale in maniera gommatata. Sul piazzale, quindi, se girate lo sguardo in qualche stazione, è possibile vedere delle traverse accumulate.

Il modo corretto con cui la legge ci dice di stoccare questo tipo di materiale prevede di avere un piano, normalmente un battuto di cemento o di asfalto, su cui stoccare le traverse. Una volta fatto il cumulo e finita la lavorazione, prima ancora di smaltire le traverse, bisogna coprirle con un telo.

Se invece non abbiamo il piano di cemento, nella parte sottostante, prima di stoccare le traverse, mettiamo un telo in

plastica. Perché facciamo questo? La pericolosità della traversa, dovuta alla presenza dell'olio di creosoto, potrebbe essere rappresentata dal fatto che, se piove su quella catasta di traverso, per percolazione, quell'olio potrebbe finire nel terreno come colaticcio, comportando problemi ambientali.

Debbo dire che, dal 2002 in poi, abbiamo iniziato ad acquistare traverse in legno, non più di tipo creosotato ma di materiale ligneo resistente. Inizialmente avevamo l'azobé. In seguito, siccome quest'ultimo proveniva sempre dalla stessa zona dell'Africa, non è stato più possibile comprarlo, per ovvie ragioni, quindi, abbiamo studiato, insieme alle imprese che oggi lavorano questo tipo di materiale, un prodotto definito ECO (traverse in legno di tipo ecologico).

Queste traverse sono impregnate non più di olio di creosoto, ma di silicati di rame, che in qualche modo sterilizzano la fibra legnosa, nel senso che la rendono più resistente, soprattutto all'attacco degli insetti che bucano il legno, come le termiti. Questa traversa impregnata di silicati di rame viene sterilizzata ulteriormente con la paraffina, in modo tale che diventi impermeabile.

Dagli anni 2000 in poi le traverse non sono più quelle di legno creosotato. Inoltre, non sono più tante quelle che compriamo, ma sono solo quelle strettamente necessarie a gestire manutenzioni per le quali oggi l'unico sistema è rappresentato dalle traverse in legno. Parlo, per esempio, delle travate in ferro. Laddove c'è una travata in ferro che scavalca un fiume o una strada, le due rotaie della strada ferrata sono trattate tra di loro con traverse in legno, in quanto non è possibile utilizzare la traversa in cemento armato precompresso.

Nella stazione, quando ci sono i passaggi da un binario all'altro, c'è un apparecchio di binario che viene definito « scambio ». Alcuni scambi hanno caratteristiche geometriche particolari e sono molto stretti perché non c'è molto spazio, in quanto la stazione è stata creata in un contesto cittadino e quindi, non ci si può allargare più di tanto. In questo caso, le

traverse sono in legno. La produzione di traverse in legno ancora c'è e ci deve essere, però è limitata. Inoltre, dagli anni 2000 in poi, è una produzione di traverse di tipo ECO.

Per rispondere alla domanda sulla salute, il nostro personale che operava sul legno creosotato negli anni 1990, quando si utilizzavano queste traverse, era sottoposto a visita sanitaria — lo è tuttora — con un protocollo ben definito. Ad oggi non abbiamo rilevato nessun caso di malattia indotta dalla manipolazione delle traverse creosotate.

Occorre dire anche che le traverse erano creosotate ad alta pressione, quindi non c'è l'emissione dell'olio impregnato. L'impregnatura veniva fatta in un'autoclave a pressioni elevatissime. L'olio è quindi entrato nella fibra, che difficilmente lo rilascia.

Nella parte superficiale, per il dilavamento dovuto ad agenti atmosferici (pioggia e neve), è possibile che nel tempo ci sia stato questo fenomeno di rilascio. Le traverse, però, risalgono addirittura agli anni 1960-1970. Sui binari di corso non ci sono più, ma se andate in qualche scalo ancora c'è qualche traversa in legno. Vedete che la maggioranza è tutta lesionata, presenta delle vere e proprie fessure evidenti ed è dilavata al punto che se la si tocca si sente solo il legno. Di conseguenza, il problema della salute non c'è più.

Mi è stato chiesto quante di queste traverse vengono gestite nel recupero energetico e quante in altre lavorazioni. Ho preso come riferimento l'anno 2014, semplicemente perché è l'anno in cui ho certificato i dati. Stiamo certificando i dati relativi al 2015 con il modello unico di denuncia per i rifiuti in questi giorni, quindi non ho ancora quelli consolidati.

Nel 2014 il 100 per cento delle traverse in legno è stato recuperato, quindi non abbiamo avuto trasformazioni. Debbo dire che in Italia, ad oggi, non esistono né impianti capaci di recuperare le traverse in termini energetici, né impianti capaci di recuperarle per altre motivazioni, anche se la legge, a ben vedere, permette di utiliz-

zare le traverse in legno creosotate, purché opportunamente rilavorate.

Evidentemente, la legge stabilisce che bisogna eliminare la parte superficiale (la cortecchia) e fare delle analisi per capire la concentrazione della sostanza nociva. Se i limiti sono al di sotto del 25 per cento del peso della traversa, è possibile riutilizzarla anche per scopi diversi dal recupero energetico, come palizzate e pavimentazioni. La legge permette addirittura, restringendo però il limite di contenuto della sostanza dannosa, di utilizzarle per realizzare scalfature e mobilio.

Infine, leggo così la sua domanda, mi è stato chiesto chi dia la certezza che quando Ferrovie appalta un servizio di smaltimento delle traverse in legno creosotate, ci sia davvero la scelta del trasportatore giusto e dell'impianto giusto. Scegliamo attraverso gli albi, all'interno dei quali sono iscritti questi trasportatori, per i quali c'è davvero una legge rigida e rigorosa. Per poter trasportare quel tipo di materiale o essere definiti impianti di messa in riserva, di recupero o di smaltimento, debbono presentare notevoli documenti che certificano che rispondono ai requisiti di legge.

GIOVANNA PALMA. Posso sapere il costo di queste procedure per portare le traversine all'estero?

UMBERTO LEBRUTO, *Direttore di produzione di Rete ferroviaria italiana*. Andrei a memoria perché non li ricordo: faccio una verifica e le comunico il dato.

PRESIDENTE. In seguito le chiederemo di avere una relazione.

UMBERTO LEBRUTO, *Direttore di produzione di Rete ferroviaria italiana*. Ho la relazione, ma non avevo trattato il tema economico. Se però mi dà qualche secondo, mi attivo.

PRESIDENTE. Ci può dare anche un dato approssimativo.

UMBERTO LEBRUTO, *Direttore di produzione di Rete ferroviaria italiana*. Sono dati che abbiamo e sono certificati.

ALBERTO ZOLEZZI. Anch'io vorrei sapere il costo, sia del trasporto, sia del conferimento che viene pagato agli stabilimenti di trattamento. Inoltre vorrei conoscere il quantitativo accumulato delle traversine già rimosse. Per esempio, noi abbiamo visionato le traversine accumulate all'interno del perimetro dell'Ilva di Taranto.

UMBERTO LEBRUTO, *Direttore di produzione di Rete ferroviaria italiana*. Dell'Ilva di Taranto ?

ALBERTO ZOLEZZI. Sì, non so se sia ancora competenza vostra, ma mi risulta che riguardino anche un illecito.

Inoltre vorrei sapere qual è il quantitativo rimanente da smaltire delle traversine della rete che ci ha descritto.

UMBERTO LEBRUTO, *Direttore di produzione di Rete ferroviaria italiana*. Chiedo scusa, ma vi dirò i costi alla fine (li chiedo e vi riporto i dati corretti). Per quanto riguarda l'Ilva di Taranto, permettetemi di allargare un po' il ragionamento. Rete ferroviaria è gestore di una rete nazionale alla quale sono collegati circa 3.000 chilometri di reti di ferrovie concesse e alcune centinaia di raccordi privati. Ilva è collegata alla rete nazionale attraverso un raccordo. Si tratta di un raccordo in termini di collegamento strutturale tra l'industria Ilva e la rete nazionale. Tuttavia tra i due mondi c'è un cancello, definito « cancello virtuale », che separa in maniera sicura la responsabilità della rete nazionale da quella del privato. L'uso delle traverse in legno all'interno del raccordo dell'Ilva di Taranto è di competenza di chi gestisce quella parte di industria.

Le responsabilità di Rete ferroviaria sui raccordi sono ben definite. Nel momento in cui si identifica da noi un privato che si vuole raccordare alla rete nazionale, quest'ultimo ci deve presentare un progetto. Tale progetto deve essere autorizzato e, prima della messa in esercizio, deve essere collaudato. Abbiamo l'obbligo, per regolamenti ferroviari e per disposizioni di legge dello Stato, di eseguire una volta all'anno

una visita ispettiva sulla gestione della sicurezza dell'esercizio ferroviario. Noi effettuiamo visite con nostro personale competente, per certificare che i binari sono sicuri, cioè che il convoglio si muove in effetti sui binari e sugli scambi secondo la geometria del binario e secondo le tolleranze che sono previste per legge. Altrimenti, abbiamo l'obbligo di interdire quel percorso e di fare eseguire al proprietario, responsabile del raccordo, le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria occorrenti. In pratica, quelle traversine sono state comprate dall'Ilva e messe in opera con un appalto gestito dall'Ilva. Pertanto, oggi, se hanno chiuso il ciclo di lavorazione, è l'Ilva che se ne fa carico.

Per quanto concerne i quantitativi, come dicevo prima un po' tra le righe, la normativa è chiara: nel momento in cui togliamo d'opera materiale ferroviario, abbiamo l'obbligo, nei 60 giorni dallo stoccaggio sull'impianto, di eseguire la valutazione tecnica. Dalla valutazione tecnica ci sono due possibilità: se il materiale è buono e ancora usabile, va alle scorte; se il materiale non è più usabile, è un rifiuto speciale, pericoloso o non pericoloso.

Le traversine in legno, soprattutto quelle prima del 2000, impregnate di olio di creosoto, vengono trattate sempre da tutti gli impianti della nostra rete come rifiuto speciale pericoloso, quindi subiscono il processo dello smaltimento.

Quali quantità ho ancora da smaltire ? Smaltisco tutte quelle che produco. È ovvio: c'è un polmone, man mano che andiamo avanti, per poter gestire. I volumi, come vi ho detto poc'anzi, sono 32.000 tonnellate all'anno. Queste, mediamente, sono quelle che lavoriamo, nel senso che le togliamo dai binari dovunque essi si trovino e le smaltiamo.

PRESIDENTE. Le pongo le ultime domande. Le gare che voi fate sono annuali o biennali ? Partite da queste gare su quel quantitativo, ovvero su 32.000 tonnellate all'anno da smaltire ? Magari vi chiederemo in dettaglio, anche per iscritto, notizie più specifiche in merito a ciò. Le ditte che a oggi hanno lavorato e hanno vinto queste gare, sono italiane oppure sono stra-

niere? Inoltre, vorrei sapere se avete mai avuto dei problemi con queste ditte.

STEFANO VIGNAROLI. Non ho capito se il cento per cento delle traverse del 2014 sono state incenerire, oppure recuperate come palizzate e recinzioni. Ho, inoltre, una curiosità. Vorrei sapere se, da un anno all'altro, c'è molta oscillazione nella produzione di questo tipo di rifiuto, ovvero se mediamente il dato è abbastanza costante. Siamo a conoscenza di diverse inchieste, tra cui quella delle procure di Venezia e Padova, dove è emerso che la Ecolando utilizzava legno, che in realtà era rifiuto, per farci palizzate, truciolato e mobili. Vorrei sapere se in questo meccanismo che lei ha descritto c'è la responsabilità di RFI, oppure se si trattava di binari privati o di altra provenienza. A giudicare da questa inchiesta, probabilmente questo meccanismo non ha funzionato.

UMBERTO LEBRUTO, *Direttore di produzione di Rete ferroviaria italiana*. Per quanto riguarda le gare e le ditte (se sono italiane oppure no), al momento la gara in corso, quella ancora valida sulla rete nazionale, è stata aggiudicata tre anni fa a una ditta italiana con sede a Ravenna ed è un impianto di messa in riserva. Questo impianto di messa in riserva, la Logex di Ravenna, ha tutte le caratteristiche per poter stoccare in maniera sicura le traverse ferroviarie impregnate di olio di creosoto e trasportarle verso Germania e Svezia. Proprio in questi mesi stiamo redigendo il nuovo capitolato per la gara d'appalto. Nell'anno 2016 uscirà un accordo quadro, a cui daremo una validità di tre anni. Almeno a memoria mia — non è da molto che mi occupo della parte di rete nazionale — non abbiamo mai avuto rapporti diretti con imprese non italiane.

Ad oggi con le ditte, in particolare quelle che mettono in riserva o addirittura recuperano in maniera energetica, non abbiamo avuto problemi. Nella filiera che vi illustravo poc'anzi, le formalità, le documentazioni, i controlli e gli *audit* che continuamente svolgiamo su questa materia non hanno mai messo in luce problemi.

Per quanto riguarda il tonnellaggio che vi dicevo prima, vi confermo che il cento per cento di quelle traverse sono state recuperate tra Germania e Svezia come recupero energetico. Non abbiamo avuto altri tipi di recupero: abbiamo incenerito o, per essere più precisi, co-incenerito, nel senso che la traversa viene bruciata e nello stesso tempo c'è una trasformazione verso una nuova forma di energia. L'incenerimento da solo, invece, è un modo per mettere in discarica e basta.

STEFANO VIGNAROLI. Dunque, non c'è stata nessuna percentuale che invece è stata, come diceva lei, grattata e utilizzata come recupero di materia?

UMBERTO LEBRUTO, *Direttore di produzione di Rete ferroviaria italiana*. No. Le oscillazioni da un anno all'altro dipendono dalle quantità di binari da rinnovare. Negli ultimi tre anni stiamo gestendo un portafoglio dello Stato, con cui quest'ultimo ci assegna fondi di manutenzione straordinaria, e devo dire che lo fa con puntualità. Il valore è sempre quello: 750 milioni di euro all'anno, di cui una parte (circa 250 milioni di euro all'anno) viene utilizzata per manutenzioni straordinarie ai binari, ovvero all'armamento. Questi 250 milioni rappresentano il valore completo del progetto di appalto; al suo interno c'è il capitolo di spesa per pagare la ditta appaltatrice, ma c'è anche il capitolo di spesa per pagare le traverse. Le dico quanto spendiamo grossomodo ogni anno per acquistare nuove traverse in legno, che è quello che togliamo: il costo oscilla dai 3 ai 5 milioni di euro. Dunque, sui 250 milioni di euro di appalto totale, abbiamo 3-5 milioni di euro di traverse in legno e 50-60 milioni di euro di traverse in CAP. Dico ciò per mettere in chiaro come ci stiamo muovendo nel nostro mondo.

Anch'io ho letto la vicenda di Padova sui giornali. Non siamo stati interessati dalla procura perché non eravamo competenti e responsabili su quella partita. Quelle traverse, evidentemente, venivano da un contesto lavorativo diverso dalle Ferrovie dello Stato e dalla rete nazionale.

Per rispondere alla domanda se Ferrovie è responsabile oppure no, le dico che di tutto ciò che esce dal mio contesto lavorativo rispondo da quando esce a quando si trasforma in energia, oppure in palizzata: di qualsiasi cosa capita a quella traversa sono responsabile.

STEFANO VIGNAROLI. Ci sono inchieste in corso oppure ce ne sono state in passato ?

UMBERTO LEBRUTO, *Direttore di produzione di Rete ferroviaria italiana*. Ne abbiamo avuta una a Praia a Mare, non più tardi di sei mesi fa. La Guardia di finanza ha fatto un'ispezione improvvisa in uno scalo ferroviario della stazione di Praia a Mare, nel compartimento di Reggio Calabria. Appena sono venuti i finanzieri, hanno messo sotto sequestro l'impianto perché, evidentemente, c'era stata una segnalazione o una denuncia da parte di qualche cittadino. Siamo in un contesto ferroviario interno alla città. Nel momento in cui lavoravamo, cioè togliavamo dal binario traversine e le portavamo in quel piazzale, evidentemente qualche cittadino ha ritenuto di segnalare il fatto, affinché fosse chiaro se era corretto o meno il modo con cui stavamo gestendo quelle traverse. La faccenda si è chiusa dopo qualche settimana. Debbo dire, con chiarezza e con estrema trasparenza, che subiremo una multa perché, nel momento in cui le traversine sono state stoccate, ancorché in maniera corretta, nei termini della filiera che vi dicevo prima, dalla produzione allo stoccaggio, dalla valutazione nei giorni che vi dicevo al registro di carico e scarico e al successivo smaltimento, non erano stati messi i teli, di cui vi dicevo prima, né nella parte sottostante, né nella parte soprastante.

Ci arriverà, tra qualche giorno, una multa per non avere effettuato in maniera rigorosa tutte le cose che la normativa di legge prevede nel caso. Questo è il caso capitato di recente, che però mette in luce una cosa: la filiera, dalla produzione allo smalti-

mento, sottoposta alla lente d'ingrandimento della Guardia di finanza, non ha comportato l'elevazione di nessun richiamo o il rilevamento di nessun tipo di problema né di tipo formale né più pesante.

PRESIDENTE. Magari faremo una richiesta specifica per quanto riguarda le imprese. Ne ha citata una ma vorremmo sapere se ce ne sono altre, soprattutto nell'ambito dei trasportatori: ci occorre questo dato per il lavoro che stiamo svolgendo. Inoltre le chiediamo di farci conoscere i costi di smaltimento, anche medi, nonché l'impostazione delle gare d'appalto.

Vi ringraziamo delle informazioni che ci avete dato. Se avremo bisogno di qualche altra informazione successivamente, ve lo faremo sapere. Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta, sospesa alle 17.30, è ripresa alle 17.35.

Comunicazioni del presidente.

PRESIDENTE. Comunico che, secondo quanto stabilito nella riunione appena svoltasi dell'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti di gruppo, una delegazione della Commissione si recherà in missione in Basilicata dal 19 al 22 aprile 2016. La missione presso il porto di Gaeta e la provincia di Latina, prevista per il 21 aprile prossimo, avrà pertanto luogo in altra data.

La seduta termina alle 17.40.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

DOTT. RENZO DICKMANN

*Licenziato per la stampa
il 14 giugno 2016*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



17STC0017510