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

RESOCONTO STENOGRAFICO

130.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 24 NOVEMBRE 1999

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MASSIMO SCALIA**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Copercini Pierluigi (LFNIP)	5
Scalia Massimo, <i>Presidente</i>	3	Iuliano Giovanni (DS-U)	6
Audizione di Maurizio Bussolo, responsabile del settore cargo delle ferrovie dello Stato:		Marengo Lucio (AN)	6, 7, 8
Scalia Massimo, <i>Presidente</i>	3, 4, 6, 8, 9, 10	Spirito Pietro, <i>Direttore per il centro-Italia della divisione cargo delle ferrovie dello Stato</i>	8, 9, 10
Asciutti Franco (FI)	9	Comunicazioni del presidente:	
Bussolo Maurizio, <i>Responsabile del settore cargo delle ferrovie dello Stato</i>	3, 4, 6, 7, 8	Scalia Massimo, <i>Presidente</i>	10

La seduta comincia alle 13.30.

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

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che la pubblicità della seduta sia assicurata anche attraverso gli impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione di Maurizio Bussolo, responsabile del settore cargo delle ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del responsabile del settore cargo delle ferrovie dello Stato, Maurizio Bussolo.

Avverto che la dottoressa Vittadini ha inviato una lettera nella quale, scusandosi di non essere presente, ha comunicato di aver assunto precedentemente per oggi improrogabili impegni istituzionali: la sua audizione potrà svolgersi in altra data.

La Commissione è interessata a sapere dal dottor Bussolo se le ferrovie dello Stato intendano dare impulso al trasporto su rotaia delle merci e dei rifiuti pericolosi. Riteniamo infatti, a fronte della situazione di vasta illegalità che purtroppo ancora si riscontra nel settore, che soprattutto per i rifiuti pericolosi il trasporto su ferro possa essere una garanzia ai fini della sicurezza e del controllo. Vorremo anche sapere se, in relazione a ciò, sia stata avanzata o già concessa

l'autorizzazione e la conseguente iscrizione all'albo smaltitori di rifiuti pericolosi.

MAURIZIO BUSSOLO, *Responsabile del settore cargo delle ferrovie dello Stato.* Ringrazio dell'invito a cui abbiamo aderito molto volentieri come ferrovie dello Stato.

Il settore delle merci pericolose e dei rifiuti nelle sue varie e diverse articolazioni è senz'altro di grande interesse per le ferrovie: complessivamente circa il 5 per cento delle merci pericolose viene trasportato in Italia via treno; si tratta quindi di una quantità significativa, che però come quota non ci soddisfa, in quanto siamo abbastanza al di sotto della media degli altri paesi europei nel trasporto di merci pericolose via ferrovia.

PRESIDENTE. Al riguardo, se non sbaglio, mi sembra che l'esperienza più cospicua sia quella inglese.

MAURIZIO BUSSOLO, *Responsabile del settore cargo delle ferrovie dello Stato.* Senz'altro per i rifiuti. Per le merci pericolose, invece, cerchiamo di orientarci verso il sistema tedesco. In Germania è stata infatti approvata una legge per la quale oltre i 200 chilometri di percorrenza è obbligatorio utilizzare le ferrovie per il trasporto delle merci pericolose, che si possono trasportare via camion solo nel caso in cui sia dimostrato che non vi è altra alternativa. In questo senso stiamo lavorando con il Ministero dei trasporti e sono stati costituiti una commissione e dei gruppi di lavoro per sviluppare proposte operative. In particolare, come ferrovie abbiamo attivato gruppi di lavoro misti con le associazioni degli autotrasportatori,

di modo che, una volta individuate aree geografiche e merceologiche specifiche, sia possibile sostituire all'antagonismo attuale una collaborazione tra ferrovie ed autotrasportatori per il trasporto su rotaia delle merci pericolose. Il lavoro che stiamo portando avanti in questa direzione procede in modo abbastanza rapido ed entro la fine di dicembre dovremmo arrivare ad un accordo con le principali associazioni di categoria degli autotrasportatori. Forniremo i risultati del nostro lavoro al Ministero dei trasporti, che dovrebbe individuare, d'accordo con gli autotrasportatori e le ferrovie, la priorità delle merceologie pericolose da spostare su ferrovia e i tempi in cui attuare gli spostamenti. Al riguardo sono riportati esempi concreti che indicano, individuando aree e tipologie di prodotti, dove è già possibile operare insieme per spostamenti di questo genere. Ciò per quanto riguarda le merci pericolose.

Naturalmente il nostro lavoro è orientato a vedere se sia possibile arrivare ad una normativa analoga a quella della Germania individuando la priorità delle merceologie e i tempi oltre i quali, dopo un certo numero di chilometri, è obbligatorio utilizzare le ferrovie, stante la sicurezza che offrono per il trasporto delle merci pericolose. In questo senso stiamo anche lavorando per attrezzare in modo congruo gli opportuni terminali — il progetto sta andando avanti da un po' di tempo ed è quasi terminato — di modo che ve ne sia un numero ben individuato verso cui movimentare le merci pericolose secondo canoni di sicurezza garantiti. Ovviamente gradiremmo che un'operazione analoga fosse fatta da Società autostrade e ANAS.

PRESIDENTE. Quando parla di Società autostrade e ANAS lei pensa a una mappa di luoghi di conferimento e di trasbordo?

MAURIZIO BUSSOLO, Responsabile del settore cargo delle ferrovie dello Stato. Penso a una cosa più semplice, in quanto tutto ciò che riguarda la manipolazione e il travaso è sottoposto al cosiddetto de-

creto Seveso 2, le cui caratteristiche di sicurezza sono uguali per tutti. Penso al trasporto e alla sosta, che comportano terminali apprezzati in termini di sicurezza. Come ferrovie li abbiamo individuati e li stiamo approntando secondo canoni di sicurezza maggiori. Riteniamo che altrettanto dovrebbe essere fatto da Società autostrade e ANAS. Siamo disponibili ad incrementare le misure di sicurezza sui canali ferroviari nella misura in cui venga fatto lo stesso sulle strade.

Per quanto riguarda i rifiuti solidi urbani sta per terminare un lavoro, portato avanti in collaborazione con la Federambiente, con alcune aziende operanti nelle grandi città, con il CONAI, con l'ANPA, con l'ENEA e con l'Osservatorio nazionale sui rifiuti, al fine di definire la situazione della logistica dei rifiuti in Italia. Le osservazioni e le analisi riferite ad esempi internazionali — quello francese, oltre a quello inglese particolarmente interessante — ci aiutano a capire il tipo di apporto che può essere offerto dalle ferrovie nella logistica dei rifiuti. Inoltre è stata particolarmente significativa l'analisi normativa, perché per tutte le categorie di rifiuti, esclusi quelli solidi urbani, le ferrovie sono autorizzate a qualunque tipo di trasporto. La stranezza della situazione è che le ferrovie non possono attuare il trasporto dei rifiuti solidi urbani perché nel modulo di rilevazione deve essere indicato il numero di targa del veicolo, che noi non abbiamo (per noi il riferimento è il numero di matricola del carro). Ci stiamo quindi muovendo con il Ministero dell'ambiente affinché venga colmata questa lacuna amministrativa, che non esclude le ferrovie nel trasporto dei rifiuti solidi urbani ma non le nomina in modo esplicito, per cui le aziende non se ne avvalgono.

A nostro avviso questo è un problema normativo che andrebbe colmato il più rapidamente possibile, perché anche dalla comparazione con gli altri paesi europei emerge che abbiamo potenzialità elevate per il trasporto dei rifiuti solidi urbani,

soprattutto dove vi sono i punti di maggiore produzione, cioè i grandi aggregati urbani.

Stiamo anche studiando tecnologie nuove. All'AMA di Roma ieri abbiamo presentato un nuovo tipo di compattatore (il cosiddetto *body*), cioè un cassone amovibile di cui sono dotati i camion: il compattatore mette i rifiuti nel cassone, che in modo molto semplice può essere spostato sul vagone in orizzontale. Chi ha assistito alla presentazione era molto interessato perché potrebbe trattarsi di un nuovo modo di trasporto dei rifiuti. Nei primi mesi dell'anno prossimo vorremmo lanciare una sperimentazione per la discarica di Malagrotta, sia pure prima che venga fatto il raccordo, con un certo numero di treni al giorno. Ciò dovrà essere studiato attentamente con l'AMA, che mi sembra abbia dimostrato disponibilità.

Dello studio di cui ho parlato, non ancora completato e fatto in collaborazione con gli enti che ho nominato, possiamo lasciare alla Commissione una bozza sintetica datata settembre. Appena pronto - dovrebbe esserlo entro qualche settimana - vi faremo avere il rapporto finale concreto, che è abbastanza ricco.

A nostro avviso vi sono poi un forte interesse e una potenzialità molto elevata per il CDR, trattandosi di un combustibile che interessa alcune industrie, come i cementifici, che già serviamo. Vi è la possibilità di sviluppare un buon *network* di logistica via treno per la consegna di questo combustibile, ma da parte nostra c'è una raccomandazione importante, cioè di non costruire una rete troppo fitta di piccoli impianti per la produzione del CDR, perché dal punto di vista logistico ciò complicherebbe le cose per le ferrovie. È auspicabile un numero limitato di impianti con dimensioni consistenti: l'ideale sarebbe un impianto per regione o per provincia.

PIERLUIGI COPERCINI. Come premessa alle domande che desidero rivolgere ai nostri interlocutori, credo di dover sottolineare che esistono già delle strut-

ture in grado di assicurare queste attività con riferimento alle merci pericolose. Mi riferisco agli interporti costruiti recentemente, che conosco per motivi professionali, di Ventimiglia e Domodossola. Al momento della realizzazione di queste strutture, che già servono per lo scambio intermodale delle merci (ma anche posteriormente), è possibile individuare aree attrezzate per le merci pericolose. Non credo occorran studi particolari o capacità tecniche superiori per individuare aree apposite in queste strutture, che già funzionano come punti di scambio, scegliendo naturalmente quelle che più si confanno ad un piano di smistamento congeniale al nostro paese. Mi sembra cioè che determinate soluzioni si possano già trovare molto facilmente. Il mondo corre e abbiamo l'esempio di altri paesi in cui queste soluzioni sono state trovate.

Ritengo che le difficoltà maggiori siano di natura burocratica; sollecitiamo allora opportunamente i burocrati che debbono rilasciare le autorizzazioni e poniamoli di fronte alle loro responsabilità. Operiamo però velocemente perché altrimenti ci troveremo sempre in difficoltà e arriveremo sempre tardi a risolvere problemi che le ferrovie e le società civili di altri paesi hanno già risolto. Ma questa è una constatazione su cui torneremo anche con altre argomentazioni.

Va bene, trasportiamo pure le merci pericolose su rotaia, ma per questo tipo di trasporto quali sono i parametri di sicurezza delle ferrovie dello Stato, in particolare riguardo al transito nelle gallerie in concomitanza con i treni viaggiatori? Non aspettiamo che in una delle tante gallerie ferroviarie avvenga quanto è successo in quella stradale del Monte Bianco! Un incidente tra un treno che trasporta merci pericolose ed un treno passeggeri che dovesse verificarsi in una galleria avrebbe conseguenze gravissime.

La sicurezza riguarda i viaggiatori trasportati come lo stesso personale delle ferrovie: quali accorgimenti sono in atto per un monitoraggio sistematico del materiale rotabile (linee aeree e quant'altro) sul modello di quanto avviene negli altri

paesi? Un tempo, quando molti di noi erano ancora ragazzi, eravamo abituati a vedere l'addetto che, con lo strumento adatto e un buon orecchio, martellava le ruote dei vagoni per carpirne, attraverso il suono emesso all'impatto, gli eventuali difetti. Oggi questi personaggi non ci sono più, ma quali sono gli strumenti di controllo ai fini della sicurezza? Trasportiamo pure, dicevo, merci pericolose con la ferrovia - è la soluzione ideale - ma con quali garanzie per tutti noi che utilizziamo questo mezzo di trasporto? Sottolineo in tal senso l'esigenza di approntare al più presto maggiori garanzie.

LUCIO MARENGO. Non è da oggi che le ferrovie trasportano materiale pericoloso. Negli anni passati le cronache si sono interessate di questi problemi, con riferimento, ad esempio, a intere colonne di vagoni merci, abbandonati in provincia di Caserta e in Puglia, contenenti materiale altamente pericoloso...

MAURIZIO BUSSOLO, *Responsabile del settore cargo delle ferrovie dello Stato*. Non è mai successo.

LUCIO MARENGO. Posso fornirle la documentazione. Non si possono dire cose non vere, soprattutto in una Commissione parlamentare. Questi episodi si sono verificati; non per colpa dell'ente ferrovie, ma si sono verificati. Ma allora occorre chiedersi: quali garanzie si hanno e che controlli si effettuano dei materiali trasportati all'interno dei vagoni ferroviari? Tra l'altro possono esserci anche convogli provenienti da oltre frontiera.

La mia preoccupazione non coinvolge responsabilità, ma responsabilità pure vi sono. I destinatari si conoscono; c'è chi spedisce e chi riceve, ma magari non si sa quale sia il contenuto, e questo è l'aspetto più grave. Cosa pensano di fare le ferrovie a questo riguardo? Intendono esercitare un controllo capillare sui materiali trasportati attraverso l'Italia, provenienti magari da altri paesi e, in questo caso, con quali modalità?

GIOVANNI IULIANO. La mia domanda si riallaccia ad uno dei quesiti posti dal collega Copercini, quello relativo agli interporti. È in atto, infatti, un piano per la realizzazione di nuovi interporti, finanziato con fondi pubblici ma anche privati; vorrei sapere se le ferrovie si siano attivate nella fase di progettazione di queste nuove strutture per individuare aree idonee al deposito delle merci pericolose, per evitare di dover intervenire dopo. Se l'interporto viene realizzato senza stabilire queste aree, poi è più difficile intervenire, anche se non è impossibile.

PRESIDENTE. Condivido pienamente le preoccupazioni ed il contenuto dei quesiti formulati dai commissari sulla sicurezza nel trasporto delle merci pericolose, in particolare dei rifiuti pericolosi. In passato, in sede di applicazione della cosiddetta legge Seveso, si verificarono alcuni fatti non particolarmente brillanti e cioè lo stazionamento di vagoni ferroviari presso alcune industrie a rischio di incidente rilevante che, usando furbescamente alcuni commi della legge, riuscivano a rientrare nei limiti concessi, diminuendo il quantitativo di materiale pericoloso denunciato dal fabbricante sulla base del fatto che una parte di questo non era stoccato nella fabbrica ma appunto in quei vagoni. Credo che il collega Marengo si riferisse prima a episodi di questo genere.

Inoltre - ma forse questo non riguarda direttamente il settore di competenza dei nostri interlocutori - occorre considerare le ferrovie stesse come azienda produttrice di materiali pericolosi. C'è in particolare la famosa questione delle traversine di legno dei binari; in proposito vorremmo capire come vengono trattate *ab origine* e quale sia la loro gestione (dagli stoccaggi provvisori allo smaltimento). Vorremmo sapere in che forme avviene lo smaltimento e con quali garanzie di trasparenza e certezza di destinazione, visto che si tratta di un materiale che è rifiuto pericoloso. Non so se siate voi a doverci rispondere al riguardo, né se possiate

farlo questa sera, ma nel caso potreste farci pervenire una documentazione *ad hoc* o indicarci a chi dobbiamo rivolgerci per ottenerla.

MAURIZIO BUSSOLO, *Responsabile del settore cargo delle ferrovie dello Stato*. Quando ho parlato delle problematiche dell'autotrasporto non mi riferivo ai punti di interscambio o agli interporti in cui ci sono contemporaneamente, lo scalo ferroviario e i camion; mi riferivo solo ed esclusivamente ai posti dove ci sono i camion e basta. Lungo le autostrade, quando il camionista si ferma per mangiare, lascia la sua autocisterna, magari piena di cloro, fuori del bar. A situazioni come queste mi riferivo, non a quelle in cui come ferrovie siamo già presenti. Per quanto ci riguarda, infatti, abbiamo già lavorato e in queste aree siamo attrezzati. Diverso è invece il concetto di interporto nella sua globalità, nel senso che questo è fatto da un terminale ferroviario più una parte camionistica; quest'ultima non dipende da noi e su di essa non possiamo intervenire. L'interporto è un'autorità, un'azienda diversa da noi; noi seguiamo la parte ferroviaria e non possiamo intervenire nell'altra. Che poi ci siano interporti che nella parte trasportistica sono già attrezzati in modo omogeneo rispetto a quanto hanno fatto le ferrovie, è vero, ci sono, l'hanno fatto e sono stati bravi, ma noi non c'entriamo; allo stesso modo, se non l'hanno fatto, la responsabilità è loro e non possiamo farlo noi.

Le responsabilità quindi vanno distinte. Noi arriviamo fin dove arrivano le rotaie e per la movimentazione da rotaia a camion; la parte camion è responsabilità di altri. Questo aspetto va chiarito: per la parte ferroviaria siamo sicuramente messi bene e volendo possiamo fare anche di più, ma attenzione, se in parallelo la parte autotrasporto non viene impegnata in misure analoghe, continuando ad aumentare la richiesta e la necessità di investimenti per migliorare ulteriormente la sicurezza nelle ferrovie ma non facendo niente per l'autotrasporto, saremo sicuri ma su rotaia non andrà neppure più

un chilo di merce pericolosa perché il costo sarà così alto che tutti ricorreranno ai camion, così come è successo. Questo va chiarito.

Occorre che sulla bilancia la sicurezza della ferrovia e quella della strada abbiano pesi analoghi perché se continua ad aumentare la sicurezza in ferrovia e quindi gli investimenti, tenuto conto che siamo una SpA, ed io sono responsabile del ritorno degli investimenti che faccio, mi fanno il conto economico ed è giusto che sia così; considerato tutto questo, dicevo, dovrò aumentare i prezzi del trasporto delle merci pericolose in ferrovia proporzionalmente all'investimento che faccio; se per il trasporto su strada invece non si fa nulla, come oggi avviene, e l'investimento è pari a zero, il costo dell'autotrasporto sarà enormemente più basso e si avrà un ulteriore spostamento delle merci pericolose sulla strada.

Si tratta di un'esigenza di bilanciamento indispensabile nella ricerca di sicurezza su un'entità dominabile come quella ferroviaria, perché la ferrovia si vede, è fatta da un'entità precisa e nel caso della divisione cargo, di cui sono responsabile, anche unica, mentre l'autotrasporto è fatto da 110 mila autotrasportatori e, da questo punto di vista, non ha i costi che noi abbiamo.

Sempre per quanto riguarda la sicurezza, vorrei chiarire che con i vagoni ferroviari non circola merce pericolosa di cui noi non conosciamo l'esistenza, a meno che non ci sia qualcuno che fa un imbroglio nel senso di dire che c'è paglia mentre magari c'è cloro. Quello può succedere a tutti.

LUCIO MARENGO. Sicuramente non lo dichiara.

MAURIZIO BUSSOLO, *Responsabile del settore cargo delle ferrovie dello Stato*. È facile però che ce ne accorgiamo. In ogni caso, tutto quello che viene trasportato per ferrovia è perfettamente noto. Sappiamo sempre cosa c'è dentro un carro ferroviario, soprattutto quando parliamo di merci pericolose. Tutti i carri

sono verificati prima di partire e nelle stazioni intermedie in certi casi la merce è verificata da un ispettore che deve riscontrare la congruenza tra la lettera di vettura e il carico. Predisponiamo 1.500 treni al giorno e tutti i carichi sono controllati.

PRESIDENTE. Al di là di questo controllo, senz'altro necessario ma cartaceo, disponete di strutture e di dispositivi tecnici per il controllo del carico?

MAURIZIO BUSSOLO, Responsabile del settore cargo delle ferrovie dello Stato. Certo, dove sono richiesti e dove è necessario li facciamo. La norma la seguiamo. Il riferimento è chiaramente la normativa internazionale applicata da tutte le ferrovie europee. La nostra normativa di riferimento è la normativa europea applicata dalle ferrovie tedesche, francesi, belghe, svizzere, austriache e italiane. Per le merci pericolose vi è una normativa internazionale uguale per tutte le ferrovie europee e applicata in Italia come dalle altre parti, anzi direi con risultati migliori, perché la sicurezza sulle ferrovie italiane è sicuramente superiore a quella della media europea, in particolare per le merci pericolose.

LUCIO MARENGO. Da Roma in su!

MAURIZIO BUSSOLO, Responsabile del settore cargo delle ferrovie dello Stato. No, dappertutto.

Per quanto riguarda i carri, non ce ne sono di abbandonati con merci pericolose al loro interno, se il terminale è ferroviario. Se per la consegna ed il carico il treno e i carri entrano in uno stabilimento privato raccordato ferroviariamente, ci sono verifiche e controlli da parte nostra ma non siamo noi che possiamo decidere. Per le persone normalmente dove c'è rotaia c'è ferrovia, ma non è sempre così: i raccordi per entrare negli stabilimenti sono privati, quindi per operazioni di un certo genere è possibile che vi siano stati problemi.

Per quanto riguarda la sicurezza dei trasporti in generale e in particolare delle merci pericolose nelle gallerie, noi applichiamo le normative europee esattamente come tutti gli altri paesi. Si tratta di normative di sicurezza, approvate e applicate in tutta Europa, abbastanza rigide. Non vorrei essere pesante, ma quale normativa è applicata per il trasporto delle merci pericolose nelle gallerie delle autostrade, non del Monte Bianco ma di qualunque autostrada italiana? Quale vincolo c'è, quale normativa esiste per le gallerie stradali? Se ho un camion carico di esplosivo, che vincolo ho per passare sulle autostrade? Viene bloccata l'autostrada perché io possa attraversare tutte le gallerie con il carico di esplosivo? Sono sicuro di no.

La normativa per il trasporto su ferrovia delle merci pericolose è invece abbastanza stretta. Vogliamo aumentare la sicurezza? Per passare nel tunnel della galleria di Modane con merci pericolose deve essere bloccato il traffico? Per sicurezza i treni passeggeri devono essere fermati un'ora prima e un'ora dopo? Per me va bene, purché si faccia lo stesso sulle autostrade. Se si blocca il traffico ferroviario per far passare un treno di merci pericolose nella galleria di Modane, ma nel traforo del Fréjus si lasciano passare 6 mila camion al giorno carichi di qualunque cosa, senza alcun vincolo, il risultato sarà che le ferrovie e le gallerie saranno senz'altro più sicure perché non passerà più un chilo di merce pericolosa, in quanto sarà troppo costoso bloccare tutto.

Se siamo certi che i livelli di sicurezza devono essere aumentati, siamo disponibili a farlo oltre la normativa esistente, che è già applicata, ma nella misura in cui c'è reciprocità. Sono disposto ad applicare qualunque norma, anche la più complicata, purché valga non solo per il trasporto ferroviario ma anche per quello stradale.

PIETRO SPIRITO, Direttore per il centro-Italia della divisione cargo delle ferrovie dello Stato. Rispondo alla questione

poste a proposito delle traversine ferroviarie, di cui è titolare la divisione infrastruttura delle ferrovie dello Stato. Come divisione cargo ne effettuiamo il trasporto quando la divisione suddetta ha individuato il soggetto smaltitore, per così dire.

PRESIDENTE. Quindi voi portate le traversine da smaltire fino a destinazione.

PIETRO SPIRITO, *Direttore per il centro-Italia della divisione cargo delle ferrovie dello Stato*. Sì, nel momento in cui il soggetto divisione infrastruttura lo ha individuato.

L'interpretazione sul grado di pericolosità delle traversine è stata complessa anche dal punto di vista normativo, perché per un certo periodo non ne è stato chiaro il grado di tossicità, per esempio. Credo che solo di recente, circa un anno fa, si è giunti ad una definizione più compiuta del processo di trattamento che deve essere effettuato per poter considerare le traversine non tossiche. Nel corso di quest'anno il valore delle traversine che come divisione cargo stiamo trasportando per lo smaltimento, quindi per il trattamento, è certamente cresciuto. Ciò vuol dire che divisione infrastruttura sta lavorando per smaltire queste quantità.

PRESIDENTE. A fronte di nuovi trattamenti che magari adesso configurano le traversine non più come un rifiuto tossico nocivo, ve ne sono però migliaia di tonnellate...

PIETRO SPIRITO, *Direttore per il centro-Italia della divisione cargo delle ferrovie dello Stato*. Mi riferivo allo smaltimento delle vecchie traversine, che erano di legno...

FRANCO ASCIUTTI. Avevano elementi di tossicità dovuti a che cosa?

PIETRO SPIRITO, *Direttore per il centro-Italia della divisione cargo delle ferro-*

vie dello Stato. Dovuti agli impregnanti del legno. Tra questi il creosoto, in particolare.

PRESIDENTE. Ho il sospetto che il creosoto non crei grandi problemi. Credo che questi siano dovuti ad altri materiali usati per il trattamento.

PIETRO SPIRITO, *Direttore per il centro-Italia della divisione cargo delle ferrovie dello Stato*. Il dato che a me sembra confortante — provvederemo a fornirvelo — è che il programma di smaltimento delle vecchie traversine in legno ha un effetto per la nostra divisione cargo: quest'anno stiamo trasportando le traversine verso gli impianti di smaltimento in modo più consistente rispetto al passato; ciò vuol dire che divisione infrastruttura ha attivato il programma ...

PRESIDENTE. Approfitto di questa informazione per ribadire un concetto: come grande azienda non soltanto bisogna essere iscritti all'albo dei gestori, cosa che do per acquisita sulla base di dichiarazioni...

PIETRO SPIRITO, *Direttore per il centro-Italia della divisione cargo delle ferrovie dello Stato*. Poi vorrei dire qualcosa al riguardo.

PRESIDENTE. ...ma bisogna anche avere certezza che si operi con aziende a loro volta iscritte all'albo dei gestori rifiuti.

PIETRO SPIRITO, *Direttore per il centro-Italia della divisione cargo delle ferrovie dello Stato*. Sull'aspetto dell'iscrizione all'albo gestori vorrei fare una piccola precisazione. Dopo il decreto Ronchi, che ha normato tutta la questione rifiuti, si rimandava ad un apposito decreto che doveva normare le attività di trasporto, in qualche modo quindi innovando anche la nostra attuale disciplina ferroviaria. Giustamente il dottor Bussolo sottolineava che abbiamo una nostra disciplina, approvata per legge, sul trasporto di rifiuti

speciali tossici e nocivi. Alla luce del decreto Ronchi è chiaro come sia necessario andare ad una nuova normativa che individui le modalità con le quali il soggetto ferrovie dello Stato-divisione cargo effettui le attività riferite sia ai rifiuti speciali tossici e nocivi, sia ai rifiuti urbani, che oggi non sono normati. Stiamo lavorando e cooperando con il Ministero per l'ambiente perché questa normativa veda rapidamente la luce. Il ministro Ronchi nella recente Conferenza nazionale sui rifiuti ha dato l'*input* affinché questo decreto sia pronto entro i primi mesi del 2000; ci auguriamo fortemente che ciò accada perché ci consentirebbe innanzitutto di colmare i buchi normativi di cui parlava il direttore Busolo e in secondo luogo di avere finalmente un albo gestori del trasporto ferroviario.

Siamo consapevoli che ci avviamo ad una situazione futura in cui come ferrovie dello Stato non saremo l'unico soggetto a gestire queste attività. Il mercato si liberalizzerà a seguito delle normative europee e la normativa italiana dovrà tener conto in futuro di una pluralità di gestori del trasporto ferroviario; per l'oggi questa normativa deve prevedere per noi, come divisione cargo, la possibilità di essere iscritti all'albo che si deve costituire. Di qui l'importanza che anche da parte della Commissione, presidente, venga un impulso verso il ministro per l'ambiente perché la normativa veda la luce rapidamente.

PRESIDENTE. Proprio oggi l'Assemblea di Montecitorio esaminerà una risoluzione avente per oggetto diverse questioni, tra cui proprio queste di cui stiamo discutendo. Non voglio semplificare troppo, però mi viene immediatamente in mente, forse in modo *naïf*, che al di là di ulteriori decreti, nel momento in cui le ferrovie dello Stato si impegnano nel trasporto di rifiuti pericolosi, dovrebbe essere automatico, sulla base delle disposizioni vigenti, chiedere l'iscrizione al-

l'albo; indipendentemente dal fatto che in futuro ci sarà un albo *ad hoc* per i trasportatori, già oggi chi vuole operare nel settore dei rifiuti in generale e particolarmente in quello dei rifiuti pericolosi deve fare la domanda d'iscrizione all'albo.

PIETRO SPIRITO, Direttore per il centro-Italia della divisione cargo delle ferrovie dello Stato. Se posso correggerla su questo punto, vorrei dirle che oggi esiste solo un albo degli autotrasportatori e mi pare difficile che noi possiamo iscriverci ad esso.

PRESIDENTE. Non a caso ho parlato di albo dei gestori dei rifiuti, che esiste. Se mi è permesso un suggerimento, anche per accelerare le procedure burocratiche sempre lunghe, vi pregherei di valutare l'opportunità che, in quanto gestori di rifiuti (a parte i trasportatori, per i quali ci sarà poi una normativa *ad hoc*), le ferrovie dello Stato si iscrivano al più presto all'albo dei gestori di rifiuti pericolosi.

Non essendovi altre richieste d'intervento, ringrazio nuovamente tutti gli intervenuti per il contributo recato.

Comunicazioni del presidente.

PRESIDENTE. Avverto che la Commissione tornerà a riunirsi domani, giovedì 25 novembre 1999, alle 13,30, per proseguire l'esame della proposta di relazione sulla Lombardia.

La seduta termina alle 14.30.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
dal Servizio Stenografia il 9 dicembre 1999.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO