

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

148.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 24 FEBBRAIO 2000

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MASSIMO SCALIA

INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>			
Scalia Massimo, <i>Presidente</i> .....	3	Romano Luigi, <i>Dirigente del settore marittimo del Ministero dei trasporti e della navigazione</i> .....	3, 4, 5, 6 7, 9, 10
<b>Audizione di Luigi Romano, dirigente del settore marittimo del Ministero dei trasporti e della navigazione, e di Paolo Salza, dirigente del Registro italiano navale:</b>		Salza Paolo, <i>Dirigente del Registro italiano navale</i> .....	7, 8, 9, 10, 11
Scalia Massimo, <i>Presidente</i> .....	3, 4, 5, 6, 7 8, 9, 10, 11	<b>Comunicazioni del presidente:</b>	
		Scalia Massimo, <i>Presidente</i> .....	11

**La seduta comincia alle 13,35.**

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

**Sulla pubblicità dei lavori.**

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

*(Così rimane stabilito).*

**Audizione di Luigi Romano, dirigente del settore marittimo del Ministero dei trasporti e della navigazione, e di Paolo Salza, dirigente del Registro italiano navale.**

PRESIDENTE. Il motivo della richiesta di questa audizione credo sia chiaro ai convenuti, che ringrazio. La Commissione sta svolgendo da alcune settimane audizioni sulle problematiche connesse all'uso dell'amianto e sui rischi connessi.

Intendimento è quello di capire, con riferimento ai vari comparti in cui si presenta il problema, quali siano i livelli di attuazione ed applicazione della legge di riferimento, la n. 257 del 1992, che vieta l'estrazione, l'importazione, l'esportazione, la commercializzazione e la produzione di amianto, di prodotti di amianto o contenenti amianto. La commissione nazionale sull'amianto presieduta dal sottosegretario Bettoni Brandani ha iniziato i suoi lavori soltanto — ed è già stato comunque un successo — solo di recente e i regolamenti attuativi della predetta legge devono ancora essere emanati.

Dai nostri interlocutori odierni vorremmo sapere in particolare se nel settore mercantile esistono, in analogia a quanto avviene in altri settori che abbiamo già ispezionato, piani di lavoro per la decoibentazione, responsabilità individuate, valutazioni di tempi e costi, nonché se permanga l'esposizione all'amianto di lavoratori, i cosiddetti professionalmente esposti, anche se in realtà dovrebbe ormai trattarsi di ex esposti avendo la legge del 1992 bandito l'uso dell'amianto.

Vorremmo avere una visione complessiva dello stato dell'arte con riferimento al naviglio mercantile (abbiamo già affrontato il problema per quanto riguarda la Marina militare), con particolare attenzione ai problemi di manutenzione che sembrano rappresentare un punto critico. È proprio nei cantieri e nei porti, quando le navi vengono sottoposte a manutenzione ordinaria o straordinaria, che si possono infatti determinare rischi di esposizione per gli operai o i tecnici addetti, in termini di inalazione di fibre di amianto liberate da matrici ormai friabili e non più adeguate al contenimento delle fibre stesse.

Riassunti così i problemi e le questioni, invito i nostri interlocutori a riferirci in proposito.

LUIGI ROMANO, *Dirigente del settore marittimo del Ministero dei trasporti e della navigazione.* Abbiamo predisposto una relazione scritta allo scopo di fornire alcune informazioni di carattere generale relativamente all'impiego dell'amianto a bordo delle navi. Abbiamo indicato alcuni riferimenti normativi; ovviamente abbiamo scelto quelli più significativi per cui le liste predisposte non sono da considerarsi esaustive.

Possiamo partire dalla considerazione che le caratteristiche dell'amianto, dal punto di vista tecnico e chimico, hanno favorito l'impiego di questo materiale a bordo, soprattutto per quanto riguarda la coibentazione e l'isolamento termico ed acustico. Il materiale ha quindi avuto una larga diffusione, così come del resto nel settore terrestre. Il prodotto — risparmio la lettura della parte più prettamente chimica — può essere impiegato in matrici friabili, ovvero dove le fibre sono libere o debolmente legate...

PRESIDENTE. Gli aspetti tecnici sono conosciuti dalla Commissione e, essendo già contenuti nella relazione scritta che avete predisposto, è forse preferibile affrontare subito la situazione generale.

LUIGI ROMANO, *Dirigente del settore marittimo del Ministero dei trasporti e della navigazione*. D'accordo. A bordo delle navi l'amianto è stato impiegato quale isolante termico nella protezione ed il rivestimento di impianti, attrezzature e sistemazioni che possono trovarsi ad alta temperatura, nonché quale materiale non combustibile ed isolante termico al tempo stesso nella realizzazione di coibentazioni e pannellature di pareti e soffitti di locali ai fini della protezione antincendio.

La mappa di impiego dell'amianto a bordo è riassunta nella tabella contenuta nella relazione; in pratica si trova nei garage come copertura del cielo del locale e delle pareti, negli alloggi del personale di bordo e dei passeggeri, nei saloni per i passeggeri, nei locali apparato motore, nei corridoi e vani scala e nei servizi vari.

PRESIDENTE. Nei locali apparato motore l'amianto si trova sempre come isolante termico ed acustico?

LUIGI ROMANO, *Dirigente del settore marittimo del Ministero dei trasporti e della navigazione*. È molto impiegato, in particolare, per quelle che sono le condotte dei gas di scarico. Vi sono materassi che avvolgono queste condotte e servono per isolare termicamente l'ambiente dal calore dei gas di scarico.

PRESIDENTE. Da un punto di vista quantitativo, rispetto ai siti indicati e ad una situazione standard, dov'è maggiore l'impiego dell'amianto?

LUIGI ROMANO, *Dirigente del settore marittimo del Ministero dei trasporti e della navigazione*. Nelle condotte dell'apparato motore dove è sicuramente prevalente, ma anche negli alloggi, dell'equipaggio come dei passeggeri, si trovano pannellature di isolamento. Per quanto riguarda l'apparato motore, il materiale si trova anche in recessi difficilmente accessibili. Dico questo per gli eventuali problemi della decoibentazione. Andare a decoibentare una condotta di ventilazione significa coinvolgere tutte le strutture adiacenti con le difficoltà del caso. Ad ogni modo l'amianto a bordo delle navi, almeno in Italia, a partire dai primi anni '90, non è stato più utilizzato.

PRESIDENTE. In realtà a partire dall'entrata in vigore della legge, supponendo che in Italia le leggi vengano applicate; anche se talvolta questa è un'ipotesi temeraria, a partire dalla promulgazione della legge n. 257 del 1992, non si sarebbero più dovute costruire...

LUIGI ROMANO, *Dirigente del settore marittimo del Ministero dei trasporti e della navigazione*. Fino al 1994 perché mi pare che ci sia stata una deroga.

PRESIDENTE. Sì, una deroga di cui ha usufruito anche la Marina militare.

LUIGI ROMANO, *Dirigente del settore marittimo del Ministero dei trasporti e della navigazione*. Fino al 1994 possiamo pensare che ci sia stata ancora qualche costruzione in cui si è utilizzato l'amianto; ce ne sono sicuramente.

PRESIDENTE. Probabilmente la deroga era dovuta al fatto che, avendo la cantieristica navale tempi piuttosto lunghi, i contratti già stipulati sulla base di determinate specifiche di progetto di appalto...

LUIGI ROMANO, *Dirigente del settore marittimo del Ministero dei trasporti e della navigazione*. Non conosco esattamente l'origine della misura, ma di fatto fino al 1994 è sicuro che sono state costruite navi con amianto a bordo. Era un materiale usato comunemente, autorizzato anche dal Registro navale quanto ad omologazioni, eccetera. Dal 1994 in poi la legge italiana ha vietato l'uso di questo materiale, però in Italia sono continuate ad arrivare navi costruite all'estero.

PRESIDENTE. Anche quelle italiane costruite prima della legge.

LUIGI ROMANO, *Dirigente del settore marittimo del Ministero dei trasporti e della navigazione*. Certo, anche quelle italiane preesistenti. La situazione della flotta è indicata nella tabellina inserita nella relazione. Con riferimento alla flotta classificata dal Registro navale, per la quale abbiamo dei dati statistici, le navi nazionali classificate RINA e costruite successivamente all'aprile 1994 non possono avere amianto a bordo o prodotti contenenti amianto.

PRESIDENTE. Quale prodotto sostitutivo è stato trovato che svolga le funzioni che prima svolgeva l'amianto?

LUIGI ROMANO, *Dirigente del settore marittimo del Ministero dei trasporti e della navigazione*. C'è un'ampia gamma di prodotti sostitutivi, lana di roccia, lana di vetro...

PRESIDENTE. Ma di fatto, nel naviglio, quale prodotto sostitutivo si usa di più, anche in termini quantitativi?

LUIGI ROMANO, *Dirigente del settore marittimo del Ministero dei trasporti e della navigazione*. Nella mia esperienza professionale direi che si tratta la lana di vetro e la lana di roccia; sono materiali coibenti con proprietà assimilabili all'amianto, che hanno sostituito. La tecnica

si evolve di giorno in giorno e può darsi che in futuro usciranno altri materiali ancora più efficaci.

Tornando al discorso della flotta, le navi nazionali classificate RINA e costruite anteriormente al 1994 e le navi nazionali classificate RINA costruite successivamente al 1994 e provenienti da bandiera estera possono avere amianto o materiali contenenti amianto a bordo. In base alle informazioni in possesso del RINA, si tratta di un totale di 1.770 navi, per un totale di circa 7,5 milioni di tonnellate di stazza. Nella richiamata tabella sono indicate le percentuali delle varie tipologie di navi. In particolare le navi passeggeri sono il 31,4 per cento del totale e i traghetti da passeggeri circa il 13 per cento; in pratica sono prevalenti le navi passeggeri e i traghetti passeggeri.

PRESIDENTE. Mi rendo conto che non sarà semplice, ma sarebbe opportuna una stima, se non un calcolo preciso, di quanto amianto ci sia da sostituire, rimuovere o in ogni caso mettere in sicurezza.

LUIGI ROMANO, *Dirigente del settore marittimo del Ministero dei trasporti e della navigazione*. Allo stato attuale non siamo in condizioni di avere un dato di questo genere, però con l'entrata in vigore delle leggi più recenti, in particolare il decreto legislativo 271 ed il regolamento che sta per essere emanato, avremo a disposizione una mappatura dell'amianto presente a bordo di tutte le navi di bandiera nazionale.

PRESIDENTE. Non solo in teoria ma anche in concreto dovrebbe esistere un qualcosa di analogo a quello che è il pittogramma per i vagoni ferroviari e locomotori, cioè uno schema per ogni nave dal quale risulti in quale parti ed in quali componenti della struttura è stato collocato l'amianto. Rispetto alle 1.770 navi censite ed al tonnellaggio prima indicato ci dovrebbe essere uno schema, nave per nave...

LUIGI ROMANO, *Dirigente del settore marittimo del Ministero dei trasporti e della navigazione*. Sì, tutte le navi dovranno avere...

PRESIDENTE. Dovranno avere o lo hanno già?

LUIGI ROMANO, *Dirigente del settore marittimo del Ministero dei trasporti e della navigazione*. Con le ultime leggi, in particolare con il decreto legislativo dell'agosto 1999 e con il n. 271 dello stesso anno, che sono in qualche modo integrati, nell'arco di qualche mese dovremmo ricevere questi piani, che fanno poi parte di un complesso di documenti che servono per la sicurezza di lavoro a bordo...

PRESIDENTE. Ci può spiegare quale sia la procedura al riguardo?

LUIGI ROMANO, *Dirigente del settore marittimo del Ministero dei trasporti e della navigazione*. Sulla base di queste leggi, gli armatori dovranno predisporre a loro cura questi piani, cioè fare la valutazione del rischio; fare una mappatura dell'amianto per ogni nave, indicando dove si trova, in quali componenti navali, quale sia la tipologia di amianto utilizzata ed anche il livello di degrado perché a seconda dello stato si deve decidere se intervenire o meno, cioè cambia la valutazione del rischio. Sono obbligati a fare questo piano, una relazione sulla valutazione dei rischi e poi la documentazione dovrà essere sottoposta all'approvazione delle amministrazioni centrali.

PRESIDENTE. In questo caso l'amministrazione centrale è rappresentata dal settore che lei dirige?

LUIGI ROMANO, *Dirigente del settore marittimo del Ministero dei trasporti e della navigazione*. Sì. Una volta approvata questa documentazione, una copia rimane a bordo e deve essere esibita alla commissione territoriale incaricata di fare le verifiche periodiche. In campo navale, infatti, a differenza di quanto succede in

campo terrestre, per tradizione le navi sono soggette a visite, ad ispezioni. Nel caso specifico del provvedimento n. 271 sono previste un'ispezione in occasione dell'entrata in esercizio e poi visite biennali, oltre ad eventuali visite occasionali ogni qual volta lo si ritenga necessario. Se c'è un membro dell'equipaggio o un sindacato che ritiene necessaria un'ispezione, la richiede e l'ispezione viene fatta.

PRESIDENTE. Ho citato prima, non casualmente, gli aspetti di manutenzione ordinaria e straordinaria della nave, proprio perché sono quelli i momenti in cui più elevato è il rischio per gli operai e i tecnici addetti al compito. Probabilmente il controllo in questa fase è l'aspetto più delicato. Vorrei sapere se il Ministero dei trasporti e della navigazione o le amministrazioni periferiche che si occupano del problema e a cui arrivano i piani di lavoro dispongano di strutture di controllo sulle aree in cui insistono i cantieri di costruzione delle navi e possano *motu proprio* intervenire, sapendo, ad esempio, che in un determinato cantiere c'è una nave in manutenzione, mandando qualcuno a controllare come si svolgono le operazioni.

LUIGI ROMANO, *Dirigente del settore marittimo del Ministero dei trasporti e della navigazione*. Lei però mi sta chiedendo di parlare di un settore che non è direttamente alla mia competenza perché questo è il settore delle lavorazioni di cantiere e non delle attività di navigazione. C'è un'altra legge che regola il settore della cantieristica, è la n. 272. Non la conosco in modo specifico, ma sicuramente prevede questo genere di interventi.

PRESIDENTE. Mi scusi l'ignoranza, ma al di là della legge esiste (se lei lo sa, altrimenti cercheremo di appurarlo in altro modo) un'organizzazione di controllo a cura dell'amministrazione centrale o di quelle periferiche (penso alle capitanerie di porto o alle altre autorità marittime) in grado di eseguire questo tipo di controllo sui cantieri nella fase di

manutenzione, quando cioè i rischi sono maggiori? Sulla base di quanto abbiamo ascoltato mi sembra questa una valutazione corretta.

LUIGI ROMANO, *Dirigente del settore marittimo del Ministero dei trasporti e della navigazione*. Non posso rispondere con precisione perché - ripeto - mi occupo dell'aspetto trasportistico del lavoro dei marittimi. La cantieristica è un settore industriale. Sono a conoscenza del decreto legislativo n. 272 emanato dal Ministero dei trasporti e navigazione in cui sono previste misure di prevenzione a cura dell'amministrazione marittima periferica; le capitanerie di porto sicuramente interverranno, ci saranno le ASL che faranno parte di queste commissioni; poi ci sono le autorità portuali.

Poi ci sono le autorità portuali, che forse sono le maggiori interessate del settore. Più di questo non saprei dirle, ma potrei approfondire la questione.

PRESIDENTE. Non si preoccupi, visto che non è di sua competenza saremo noi ad attivarci per ottenere un'informazione più completa.

LUIGI ROMANO, *Dirigente del settore marittimo del Ministero di trasporti e della navigazione*. Vorrei specificare la composizione di queste commissioni territoriali (mi riferisco sempre alle visite a bordo delle navi in esercizio e non al momento della manutenzione); esse sono composte da un ufficiale della capitaneria di porto, da un medico del porto designato dall'ufficio di sanità marittima competente per territorio, da un rappresentante della ASL, da un ingegnere o un tecnico dipendente dall'amministrazione, da due rappresentanti delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative e da due rappresentanti dell'associazione degli armatori. Di queste commissioni ce ne sono una o più di una per ogni compartimento marittimo.

PRESIDENTE. Qual è il modo di operare di tali commissioni e quali sono le loro competenze?

LUIGI ROMANO, *Dirigente del settore marittimo del Ministero dei trasporti e della navigazione*. Intervengono nella fase costruttiva, mentre la nave è ancora in cantiere, per verificare che le sistemazioni tecniche siano conformi alle normative e poi, nel momento in cui la nave entra in esercizio, effettuano la visita iniziale e verificano la conformità, dopo di che si recano a bordo ogni due anni per controllare che siano mantenute le necessarie condizioni di sicurezza. Inoltre, visite occasionali vengono disposte ogni qualvolta siano ritenute necessarie per un motivo particolare, per esempio su richiesta dei sindacati o dell'armatore o nel caso in cui sussistano motivi che facciano ritenere che siano venute meno le condizioni di sicurezza.

PRESIDENTE. La ringrazio e do la parola al dottor Salza.

PAOLO SALZA, *Dirigente del Registro italiano navale*. L'ingegner Romano ha esposto i punti essenziali della questione. Posso aggiungere alcune considerazioni, principalmente legate all'impatto sulla flotta nazionale: osservando i principali luoghi in cui può trovarsi amianto a bordo delle navi vediamo che vi sono alcune parti (locale apparato motore ed ausiliari) che ovviamente, a prescindere dalle dimensioni della nave (è chiaro che un apparato motore e quindi anche la quantità di coibente è legato alla dimensione della nave), sono comuni a tutte le navi. Pertanto una nave, indipendentemente dalla propria tipologia, avrà un apparato motore e, se costruita anteriormente al 1994, esiste quanto meno la possibilità che l'amianto sia presente.

Diverso è il discorso, per esempio, che riguarda le pannellature, soprattutto ai fini di protezione antincendio; in effetti, in questo caso la potenziale quantità di amianto dipende fortemente non solo dalle dimensioni ma anche dalla tipologia. Pertanto, è ovvio che una nave passeggeri è potenzialmente molto più esposta di una da carico. Se osserviamo la consistenza della nostra flotta (le tabelle sono state

predisposte in termini sia di numero sia di tonnellaggio, perché entrambi sono significativi, ma direi che da un punto di vista di impatto operativo è forse più il numero che conta), possiamo notare che un buon 45 per cento in termini di numero è costituito — per l'intrinseca natura, la conformazione geografica e il traffico marittimo dell'Italia — da navi passeggeri (c'è un considerevole numero di navi traghetto passeggeri). In questo processo di valutazione della presenza di amianto e dell'impatto, in effetti la flotta nazionale ha un peso, proprio perché ha un peso rilevante la flotta passeggeri.

Il RINA non partecipa a queste commissioni, ma posso dare alcune indicazioni circa le modalità con cui i lavori vengono eseguiti; in effetti, in questo processo di mappatura si possono seguire due strade: quella più ovvia consiste nell'effettuare dei campionamenti. Esistono dei problemi distinti: uno riguarda la manutenzione, fase veramente importante in quanto c'è una potenziale inalabilità del particolato; la legge prescrive però anche la mappatura dell'amianto a bordo, che prescinde dal fatto che si facciano o meno dei lavori, con il seguente obiettivo: la mappatura consente, nel caso in cui si dovessero effettuare dei lavori di manutenzione, di sapere dove intervenire. Però, oltre alla mappatura è richiesta anche un'analisi del rischio, per capire se un pannello coibente installato a bordo e sul quale non si devono eseguire interventi possa emettere del particolato, delle fibre. Questo non si può fare in altro modo che con i campionamenti, e peraltro le modalità di tali campionamenti sono già previste dalla legislazione.

Un'altra possibilità, che però potrebbe comportare delle difficoltà, è quella di cercare di capire, in base alla documentazione della nave relativa all'omologazione delle cose installate a bordo e non direttamente sul pezzo, le caratteristiche del materiale.

PRESIDENTE. Sto per fare un'analogia impropria: varie volte ho portato l'esempio delle ferrovie dello Stato, e verifiche-

remo se ciò che abbiamo capito corrisponda o meno alla situazione reale. Le ferrovie dello Stato già da tempo avevano predisposto un piano di sostituzione di carrozze ferroviarie e di locomotori contenenti amianto. Evidentemente questo è più facilmente pensabile per pezzature che hanno le dimensioni, il volume, il tonnellaggio delle carrozze ferroviarie, mentre nel caso delle navi ci troviamo di fronte ad una situazione diversa; esiste anche un problema di durata, in quanto penso che un locomotore o una carrozza ferroviaria invecchino più precocemente rispetto ad una nave, che dovrebbe avere una vita media più lunga. È pensabile un piano analogo per la flotta? C'è un problema di costi, mi sembra del tutto evidente: è solo questo il problema da affrontare? Esiste nella mente di qualcuno l'ipotesi di sostituire le navi più vecchie con altre *post* 1994, vale a dire con navi senza amianto e rispettose della normativa in vigore da quell'anno?

PAOLO SALZA, *Dirigente del Registro italiano navale*. Ciò non è previsto nell'attuale legislazione italiana. Posso citare quanto sta accadendo a livello internazionale: esiste un organismo, emanazione delle Nazioni Unite, l'International maritime organization (l'Organizzazione internazionale marittima), preposto a legiferare in materia di sicurezza della navigazione o più in generale della sicurezza della vita umana in mare. Il problema dell'amianto è in corso di valutazione anche in seno a tale organismo; anzi, proprio in questi giorni a Londra si sta svolgendo la riunione di uno dei sottocomitati, quello sulla protezione antincendio (la quasi totalità dell'impiego di amianto è a fini antincendio). A livello internazionale esiste la proposta, in fase di valutazione, di proibire l'uso dell'amianto a bordo di navi costruite dopo una certa data, quindi navi nuove. Dunque a livello internazionale si è ancora più indietro. So che si sta dibattendo il problema dell'applicazione retroattiva, diciamo così, ma in effetti il discorso è ancora aperto e si è piuttosto lontani dalla soluzione.

PRESIDENTE. Nell'analogia ho fatto un'ipotesi probabilmente eccessiva rispetto alla situazione reale, ma l'ipotesi immediatamente successiva, forse più realistica, è quella di rimuovere l'amianto dove è presente, sostituendolo con altri materiali. Da questo punto di vista è stata avanzata qualche ipotesi, quanto meno in Italia, che sull'amianto si è mossa prima di altri paesi?

PAOLO SALZA, *Dirigente del Registro italiano navale*. Per quanto mi risulta dagli atti in generale, l'argomento della rimozione dell'amianto è stato discusso e direi che il grosso dubbio riguarda il fatto che potrebbe essere più rischioso, ai fini della salute, rimuovere l'amianto piuttosto che lasciarlo in sito.

PRESIDENTE. Questo ormai è chiarissimo, ma esistono delle ipotesi - che peraltro atterrebbero, per quel che riguarda l'Italia, alla percentuale più significativa della flotta - di rimozioni relativamente facili, come per i pannelli coibentanti nelle navi passeggeri, che non pongono particolari problemi in quanto sono smontabili (la situazione relativa agli edifici pubblici è molto più complessa).

PAOLO SALZA, *Dirigente del Registro italiano navale*. Mi risulta che su navi molto vecchie questa «spannabilità» potrebbe non essere così facile, ma in generale, per sua stessa configurazione, la protezione antincendio è smontabile e quanto meno non interagisce in maniera continua con la struttura. Infatti questo è il problema esistente in campo civile e in quello dei trasporti.

PRESIDENTE. Mi scusi, l'ho interrotta proprio nel momento in cui stava parlando di rimozione dell'amianto dove ciò è possibile; non a caso si discute di incapsulanti e di vernici, vale a dire di una serie di prodotti e procedure che consentono di governare il degrado naturale dei materiali e di contrastarne la friabilità. Al di là di tali provvedimenti, che riguarderanno i piani di lavoro e la

disponibilità dei dati prima ricordati, nave per nave, esiste un'ipotesi - e nel caso a che livello si trova - di rimozione delle parti facilmente asportabili?

PAOLO SALZA, *Dirigente del Registro italiano navale*. Vorrei essere confortato anche dal parere dell'ingegner Romano, ma non mi risulta che allo stato attuale la legislazione abbia pianificato un intervento sistematico.

PRESIDENTE. La legislazione no.

PAOLO SALZA, *Dirigente del Registro italiano navale*. Se lei parla di un progetto...

PRESIDENTE. Qui ritorna utile l'analogia con le ferrovie, nel senso che non mi pare che la legislazione abbia previsto obbligatoriamente la rimozione di carrozze o di elettromotori, ma si è trattato di una scelta di tipo tecnologico ed economico effettuata dalle ferrovie.

LUIGI ROMANO, *Dirigente del settore marittimo del Ministero dei trasporti e della navigazione*. Le ferrovie dello Stato sono già intervenute sulle navi di loro proprietà (dispongono infatti di una flotta che trasporta i treni nelle isole), attuando e completando un grosso intervento di decoibentazione. Da informazioni assunte direttamente da loro risulta che hanno tolto la maggior parte dell'amianto presente, tranne in alcuni punti dove era difficile rimuoverlo e che comunque vengono tenuti sotto controllo.

PRESIDENTE. Lei ci ha messo al corrente di una lodevole iniziativa delle ferrovie dello Stato che si estende dal parco terrestre a quello marittimo.

LUIGI ROMANO, *Dirigente del settore navale del Ministero dei trasporti e della navigazione*. Anche altre società sono intervenute nel campo navale.

PRESIDENTE. Vorrei capire se, invece, da parte delle strutture di Governo in



senso lato non sia ipotizzabile — è un auspicio che formuleremo anche negli indirizzi della Commissione ai ministri competenti — attuare un intervento come quello eseguito dalle ferrovie dello Stato sui traghetti di collegamento rimuovendo l'amianto anche sul resto delle navi passeggeri.

LUIGI ROMANO, *Dirigente del settore marittimo del Ministero dei trasporti e della navigazione*. Nulla lo impedisce. Alcune società marittime sono già intervenute, come la società Neri di Livorno, che mi risulta abbia già decoibentato i propri rimorchiatori. Si tratta di interventi possibili, che comportano dei costi e che incontrano delle difficoltà: decoibentare una nave significa infatti fermarla, con le conseguenze economiche del caso.

PAOLO SALZA, *Dirigente del Registro italiano navale*. Da queste esperienze si può abbastanza chiaramente evincere che, dal punto di vista economico, esiste una convenienza a rimuovere piuttosto che a sostituire il mezzo. Probabilmente le ferrovie sul rotabile avranno fatto delle considerazioni in una logica di rinnovo del parco rotabile, ma in campo navale non c'è — e questo lo confermano anche gli interventi eseguiti — convenienza a ricostruire.

PRESIDENTE. Per avere un parametro, il RINA può dirci la vita media di una nave? Certo, ciò dipende anche dalla tipologia della nave stessa, però mi interessa conoscere la vita media delle navi a maggiore tonnellaggio.

PAOLO SALZA, *Dirigente del Registro italiano navale*. Le posso dare intanto un'informazione sull'età media della flotta a livello mondiale: considerando tutte le principali tipologie di navi, essa si aggira tra i 18 e i 18 anni e mezzo. Si tratta ovviamente di una media pesata su tutta la flotta mondiale.

PRESIDENTE. Rispetto alla vita media di una nave sembra tutto sommato un parco molto giovane.

PAOLO SALZA, *Dirigente del Registro italiano navale*. Ovviamente molto dipende da come sono gestite e mantenute le navi, ma non comporta assolutamente problemi — e la stessa nostra flotta lo dimostra — avere delle unità da passeggeri o traghetti di 25-30 anni (infatti ce ne sono).

PRESIDENTE. Pensavo che l'età fosse maggiore.

PAOLO SALZA, *Dirigente del Registro italiano navale*. Ci sono ovviamente altre ragioni che incidono: per esempio esiste una normativa a livello internazionale che si evolve e che spesso impone requisiti retroattivi anche molto stringenti sulle navi esistenti per elevare il livello di sicurezza; quindi, a un certo momento una nave (per quanto riguarda per esempio i traghetti è emersa una forte volontà politica a livello internazionale di avvicinare lo standard delle navi esistenti a quello delle navi nuove) potrebbe diventare antieconomica, nel senso che la natura e l'entità degli interventi non giustificerebbero un intervento a fronte della vita residua. Però abbiamo navi che arrivano tranquillamente anche a 35-40 anni: dipende ovviamente da come vengono mantenute.

PRESIDENTE. Qual è la vita media?

PAOLO SALZA, *Dirigente del Registro italiano navale*. L'età media della flotta mondiale è intorno a 18-19 anni.

PRESIDENTE. E in Italia?

PAOLO SALZA, *Dirigente del Registro italiano navale*. Siamo allineati su questi valori.

PRESIDENTE. Se questa è l'età media e la vita media è sui trent'anni, sostanzialmente abbiamo un parco che ha un'età media con una vita residua di altri venti anni o anche meno?

PAOLO SALZA, *Dirigente del Registro italiano navale*. Sì, anche meno. Il discorso è molto interessante ma bisognerebbe entrare un po' più nel dettaglio perché vi sono alcune categorie di navi, tipo le petroliere, per le quali esiste una normativa internazionale che ne blocca in sostanza la vita a 30 anni, per cui su una nave di questo tipo o si fanno interventi che consistono in pratica nella realizzazione di un doppio scafo, oppure deve essere dismessa. L'età media comunque è 20-30 anni e si può arrivare a 40 anni. Navi di 35-40 anni ce ne sono.

PRESIDENTE. Il confronto tra età media e vita media può anche suggerire da un punto di vista economico la convenienza a rimuovere l'amianto o a sostituire direttamente la nave.

PAOLO SALZA, *Dirigente del Registro italiano navale*. Certamente, dipende anche da quando è stata costruita la nave. Per una nave costruita, ad esempio, nel 1990, nella quale potrebbe ancora esserci amianto, la scelta economica è ben diversa da quella per una nave costruita nel 1960.

PRESIDENTE. Non c'entra con il problema dell'amianto, ma poiché ha citato il caso delle petroliere, come Registro navale, può dirci qualcosa rispetto al recentissimo caso della nave Erika, in particolare per quanto riguarda la stabilità delle strutture? Sappiamo che il Registro navale è intervenuto e credo si sia già recato presso l'Unione europea per portare la sua documentazione. Vorremmo quindi approfondire l'aspetto della stabilità strutturale, delle analisi che erano state fatte e della documentazione rilasciata dal Registro navale italiano, mi pare nel porto di Augusta.

PAOLO SALZA, *Dirigente del Registro italiano navale*. Devo dire francamente che non sono in grado di dare una risposta a questa domanda. Quello che posso dire è che allo stato attuale sono in corso varie verifiche e vari studi. Ce ne è anche uno interno, ma al momento non sono al corrente dei risultati. In questo momento non sono in grado di poter dare una risposta, posso dire che sono in corso tutte le verifiche del caso, la questione è in corso di analisi, ma al momento non sono in grado di dare una risposta.

PRESIDENTE. Ringrazio nuovamente i nostri interlocutori, invitandoli a far pervenire la documentazione disponibile sulle decoibentazioni finora effettuate nella flotta mercantile e sugli organismi di controllo attivati dalla recente normativa in materia.

### **Comunicazioni del presidente.**

PRESIDENTE. Avverto che la Commissione tornerà a riunirsi mercoledì prossimo, 1° marzo 2000, alle 13,30, per ascoltare i rappresentanti delle ferrovie dello Stato nel settore del materiale rotabile ed in quello della medicina del lavoro.

### **La seduta termina alle 14,35.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO  
STENOGRAFIA  
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

DOTT. VINCENZO ARISTA

---

*Licenziato per la stampa  
dal Servizio Stenografia l'8 marzo 2000.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO