

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

151.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 14 LUGLIO 2005

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PAOLO RUSSO

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Sodano Tommaso (Misto)	3, 4, 6, 8
Russo Paolo, <i>Presidente</i>	2	Triglia Matteo, <i>Direttore manutenzione della Rete ferroviaria italiana (RFI)</i>	2, 3, 4 5, 6, 7, 8, 10
Audizione di Matteo Triglia, direttore ma- nutenzione della Rete ferroviaria italiana (RFI), e di Carlo Gerra, responsabile nor- mativa e sicurezza ambientale:		Audizione di Maria Barresi, giornalista di RAI International:	
Russo Paolo, <i>Presidente</i>	2, 5, 6, 7, 8, 10, 11	Russo Paolo, <i>Presidente</i>	11, 12
Gerra Carlo, <i>Responsabile normativa e si- curezza ambientale della RFI</i>	5, 10	Barresi Maria, <i>Giornalista di RAI Interna- tional</i>	12

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PAOLO RUSSO

La seduta comincia alle 13,40.

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

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 Matteo Triglia, direttore manutenzione della Rete ferroviaria italiana (RFI), e di Carlo Gerra, responsabile normativa e sicurezza ambientale.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dell'ingegner Matteo Triglia, direttore manutenzione della Rete ferroviaria italiana, e del dottor Carlo Gerra, responsabile normativa e sicurezza ambientale, che vengono ascoltati in merito agli aspetti inerenti ai profili di competenza della Commissione.

In particolare, la Commissione è interessata ad acquisire elementi informativi e valutazioni in ordine alla vicenda del sequestro, avvenuto nel territorio della provincia di Lucca, di traversine ferroviarie contaminate da composti pericolosi. Nel rivolgere un saluto ed un ringraziamento per la disponibilità manifestata, do subito

la parola all'ingegner Triglia, riservando eventuali domande dei colleghi al termine del suo intervento.

Preciso che l'ingegner Triglia e il dottor Gerra sono accompagnati dalla dottoressa Mara Mancini, dall'ingegner Di Trapani e dalla dottoressa Dafne Agostini.

MATTEO TRIGLIA, *Direttore manutenzione Rete ferroviaria italiana (RFI)*. Vorrei in primo luogo cercare di descrivere quali sono i principali rifiuti che si producono nel processo produttivo che attiene a Rete ferroviaria italiana (RFI). Un processo produttivo generato dai lavori di manutenzione straordinaria ed ordinaria all'infrastruttura ferroviaria: un'infrastruttura assai complessa, che va dalle linee ad alta tensione a quelle di contatto, dall'armamento ferroviario per finire ai nostri impalcati (ponti, gallerie e quant'altro). Si tratta di un ambiente industriale distribuito sull'intero territorio nazionale con processi produttivi che investono diverse specializzazioni.

Al termine di questa attività manutentiva, i materiali che si producono, e che noi dobbiamo trattare come rifiuti, sono prevalentemente materiali classificabili nella famiglia dell'acciaio, del rame per finire poi alle traversine, quando effettuiamo i lavori di manutenzione straordinaria al binario. Inizialmente queste ultime erano traversine in legno, ma ormai, a partire dagli anni '60, si utilizzano traversine in cemento armato precompresso. Cosa avviene quando si rimuovono i materiali delle linee?

PRESIDENTE. Mi perdoni: a partire dagli anni '60 non avete più installato una traversina in legno?

MATTEO TRIGLIA, *Direttore manutenzione Rete ferroviaria italiana (RFI)*. No:

abbiamo impiegato prevalentemente traversine in cemento armato precompresso, utilizzando quelle in legno in maniera residuale, ovvero in quelle situazioni tecniche che non consentivano al tempo l'utilizzo di traverse in cemento armato precompresso. Oramai, siamo giunti ad un livello tecnologico tale per cui si riescono ad utilizzare le traversine in cemento armato precompresso in tutti i settori, persino per sostenere gli scambi o in situazioni di curve.

Dopo l'esecuzione dei lavori, i nostri tecnici procedono ad una valutazione tesa a verificare il possibile riutilizzo del materiale prelevato in ambiti ancora ferroviari, ma di minor pregio. Un esempio è normalmente rappresentato dal prelievo di materiale di rinnovo dalle linee principali, che può essere utilizzato per un ciclo di vita in impianti meno importanti, dove le caratteristiche tecniche richieste sono inferiori a quelle richieste per i binari principali.

Quando questa soluzione non è praticabile, dobbiamo allora parlare di smaltimento. Con dati riferiti al 2003 (dichiarazioni Mud) abbiamo la sommatoria dei rifiuti prodotti nell'ambito della Rete ferroviaria italiana: il quantitativo è di circa 170 mila tonnellate, delle quali il 63 per cento è catalogato come non pericoloso ed il restante 37 per cento è catalogato come rifiuto pericoloso (si tratta per lo più di traversine in legno).

Per quanto ci riguarda, il rifiuto particolare, che ci impone una maggiore cautela nel trattamento, è rappresentato dalle traversine in legno, perché in passato esse erano rivestite di olio di creosoto al fine di renderle resistenti agli attacchi dei parassiti presenti nell'atmosfera. Con il progredire della tecnologia, abbiamo ormai solo un 20 per cento di traversine in legno, concentrate soprattutto sugli scali e sui binari secondari. D'altronde, le traversine di legno sono impiegate negli altri paesi europei in misura maggiore rispetto alla nostra rete.

Cosa avviene quando intendiamo continuare ad usare queste traversine in legno? Prendiamo in considerazione ciò che il mercato della ricerca ci offre in termini

di alternative: pertanto, se esistono sostanze impregnanti diverse rispetto all'olio di creosoto, utilizziamo tali materiali, anche se hanno caratteristiche diverse che spesso garantiscono una diversa durabilità.

A partire dal 1° gennaio 2002 è stata modificata la normativa europea di riferimento, per cui le traversine impregnate, una volta considerate «fuori uso» — sottolineo questo termine perché vi è sempre stata una vivace discussione con gli *stakeholder* e con i cittadini — sono diventate, a partire da quel momento, un rifiuto pericoloso. Evidentemente, l'introduzione del termine di pericolosità ha comportato una maggiore attenzione nello smaltimento diretto di questi rifiuti, che non sono affidati ai nostri appaltatori: si opera invece attraverso contratti quadro nazionali che prevedono lo smaltimento-recupero delle traversine, in modo che i soggetti che possono partecipare a queste gare abbiano i requisiti previsti dalle norme, in un'interpretazione delle stesse il più possibile restrittiva.

Eseguiti i lavori, il materiale che definiamo riutilizzabile viene impiegato in altri ambiti, ovvero negli scali secondari. È un materiale che viene custodito nello stesso modo con il quale è custodito ogni altro materiale nei nostri piazzali, ovvero indicandoli con l'espressione «traversine in legno riutilizzabili tal quali». Si tratta di una risposta ad una richiesta di trasparenza.

TOMMASO SODANO. Può dirci come differenziate le traversine riutilizzabili da quelle che non lo sono?

MATTEO TRIGLIA, *Direttore manutenzione Rete ferroviaria italiana (RFI)*. Recupere le traverse, esse vengono di norma liberate dagli organi d'attacco, in modo da avere la traversa di legno come nuova: essa viene nuovamente accatastata soltanto se i nostri tecnici hanno constatato che è prevalentemente integra e mantiene ancora le sue caratteristiche geometriche. Queste traversine sono classificate come «buone» e rientrano quindi in un loro categorico diverso. Nel nostro sistema in-

formativo avremo quindi la traversa di legno nuova, un'altra « usata servibile » ed una invece catalogata come rifiuto.

TOMMASO SODANO. Resta il problema del creosoto su queste traversine...

MATTEO TRIGLIA, *Direttore manutenzione Rete ferroviaria italiana (RFI)*. Queste traversine avranno un contenuto di creosoto sicuramente inferiore rispetto a quelle nuove; queste ultime hanno infatti un contenuto maggiore di questa sostanza rispetto a quelle che, usate per dieci o quindici anni, hanno rilasciato il creosoto in misura maggiore.

Abbiamo cercato di dialogare con il Ministero dell'ambiente per definire un accordo di programma teso a far capire di cosa ci occupassimo. Abbiamo elaborato una bozza di accordo che è ancora in discussione in sede di Conferenza Stato-regioni, in modo da far comprendere le nostre linee di indirizzo.

Cosa ci siamo impegnati a fare e a documentare nel tempo? La riduzione, per quanto tecnicamente possibile, dell'uso di nuove traversine in legno, in modo che, fra oltre trent'anni, quando avremo bisogno di rinnovare gli impianti, avremo traverse di cemento e non di legno da smaltire. Per quei pochi casi nei quali vi è ancora la necessità di utilizzare le traversine in legno, stiamo cercando di adoperare un trattamento chimico meno impegnativo dal punto di vista dello smaltimento definitivo.

Per quanto riguarda gli altri rifiuti prodotti, questi in realtà sono materiali pregiati rispetto ai quali c'è un ritorno economico. Si tratta di materiale ferroso (rotaie, pali e scambi) che noi vendiamo seguendo le procedure previste per la vendita di materiale ferroso. Lo stesso avviene per il rame, che è un materiale ancora più pregiato.

Per ognuna di queste attività, bandiamo delle gare alle quali sono ammessi solo i soggetti che hanno i requisiti necessari per svolgere l'attività di raccolta, trasporto e recupero dei materiali ferrosi o del rame.

Infine, siamo giunti al rifiuto più moderno: le traverse in cemento armato pre-

compresso necessitano di un piano di sostituzione e sono quindi avviate al recupero. Costituiscono materiale non pericoloso e quindi, una volta rimosse, vengono conferite o agli appaltatori che eseguono i lavori o direttamente in capo al nostro personale.

In conclusione, vorrei cercare di rappresentare ciò che dal nostro punto di vista potrebbe essere utile approfondire in termini di chiarezza normativa. In primo luogo, intendiamo nuovamente evidenziare, ed è ciò che abbiamo ribadito più volte nel corso dei nostri ragionamenti con il Ministero dell'ambiente, la necessità di effettuare operazioni di recupero in regime semplificato. Questo, prima del 2002, poteva essere effettuato attraverso varie forme; ma a seguito della dichiarazione di pericolosità di questo materiale presente nella normativa comunitaria, non è più consentito svolgere quell'attività di recupero agevolato che in precedenza veniva effettuata. Richiediamo quindi un intervento normativo che consenta di poter operare in questa forma, ovvero della messa in riserva come regime semplificato.

Un'ulteriore difficoltà che riscontriamo nei momenti di verifica del nostro operato è rappresentata dalla tenuta dei registri di carico e scarico. Abbiamo una struttura a rete diffusa su tutto il territorio nazionale, con un capo-impianto che ha una sua giurisdizione su diversi impianti e, a volta, su più province. Vorremmo far presente l'esigenza di tenere questi registri in una sede locale di coordinamento che, avendo giurisdizione su più linee ed impianti, spesso non coincide con la provincia di mantenimento; pertanto chiediamo una modifica legislativa che consenta di realizzare questo.

Un'ulteriore esigenza che abbiamo manifestato è rappresentata dal fatto che, utilizzando in maniera intensiva i supporti informativi in rete, vi sarebbe l'opportunità di sfruttare questi sistemi integralmente. Ad oggi, abbiamo l'onere di mantenere la parte documentale in forma cartacea e si tratta dell'unica documentazione che ha un valore legale. Il nostro auspicio al riguardo sarebbe quello di

riconoscere validità legale anche ai registri mantenuti su supporto informatico, ovvero con l'onere della stampa quanto ci viene richiesto, indipendentemente dalla provincia nella quale si svolge l'attività lavorativa. Ciò semplificherebbe enormemente l'attività di controllo sulla corretta tenuta di questi registri.

CARLO GERRA, *Responsabile normativa e sicurezza ambientale della RFI*. Ci rendiamo conto che in tema di deposito temporaneo forse si chiede troppo, tuttavia occorre dire che noi dobbiamo attenerci ad una serie di procedure, considerata la natura pubblico-privata del soggetto, che sono quelle cosiddette ad « evidenza pubblica » (gara europea, pubblicazione del bando e quant'altro). A volte, i relativi tempi non sono quelli ristretti previsti dalla normativa, che prevede termini per il deposito temporaneo dei rifiuti pericolosi di 60 giorni. Quando non c'è alcun pregiudizio arrecato all'ambiente (e magari per ventiquattr'ore ulteriori si rischia di incorrere nella sanzione), si è avanzata l'ipotesi di considerare quella sanzione una mera sanzione amministrativa e non di natura penale.

MATTEO TRIGLIA, *Direttore manutenzione della Rete ferroviaria italiana (RFI)*. Soprattutto per gli impegni che abbiamo, dal momento che anche per smaltire i rifiuti, noi seguiamo procedure « rigide » dal punto di vista tecnico o amministrativo. Siamo tuttavia un'azienda che deve rispettare i canoni legati alla sua natura pubblica: in tal senso, la procedura di gara spesso non è espletabile in un numero inferiore di giorni.

Stiamo tuttavia escogitando soluzioni alternative che ci consentono, per il tramite di accordi quadro e di conseguenti provvedimenti applicativi, di rispettare i termini (infatti, quando siamo in una situazione particolare di emergenza, diventa difficile rispettare quei termini).

PRESIDENTE. Avevo sollecitato la vostra presenza sul piano generale ma specificatamente per il « pasticcio » di Lucca.

MATTEO TRIGLIA, *Direttore manutenzione della Rete ferroviaria italiana (RFI)*. Non si tratta di un « pasticcio » ma di una questione di poco conto, per cui non pensavo di parlarne.

PRESIDENTE. Siete stati convocati per questo da noi e immagino anche dal magistrato.

MATTEO TRIGLIA, *Direttore manutenzione della Rete ferroviaria italiana (RFI)*. Si tratta di una questione molto semplice, già spiegata nella parte che ho illustrato. Eseguendo dei lavori, si producono delle traverse che vengono reimpiegate: ciò è accaduto nel famoso caso della provincia di Lucca. Negli anni scorsi abbiamo eseguito dei lavori di manutenzione, abbiamo rinnovato completamente il binario in una galleria della linea Pontremolese — la galleria del Borgallo — ed abbiamo ricavato circa 13 mila traverse: una parte è stata dichiarata fuori uso, è stata conferita all'impresa che aveva vinto la gara e, quindi, è stata smaltita; circa 12 mila sono state ritenute utilizzabili, di queste 2 mila sono state indirizzate per lavori nell'area di Pisa e circa 9.500 nell'area di Lucca. Quindi, si è deciso di allocarle a Camporgiano perché era la stazione di appoggio da dove avremmo eseguito i lavori.

Abbiamo inquadrato questa attività lavorativa in più ampi interventi di rinnovo che stiamo facendo sulla linea Lucca-Aulla: effettuare lavori all'armamento per fare una riclassificazione della linea stessa sotto l'aspetto del peso assiale, cioè incrementare il peso assiale di quella linea da 18 a 22,5 tonnellate, rinnovare oltre 30 chilometri di binario fra Lucca e Fornaci di Barga, per poi rinnovare il binario in corrispondenza di alcuni ponticelli, in modo da renderlo compatibile con l'incremento del tonnellaggio. Rimanevano da fare i rinnovi nella galleria del Lupacino, che dista circa 4 chilometri dalla stazione di appoggio dove avevamo depositato le traverse. Il lavoro consisteva nell'utilizzare sia le traverse usate servibili sia le rotaie che avevamo recuperato nei lavori della galleria del Borgallo. In realtà, necessita-

vano circa 12 mila traverse e, quindi, con 9.500 già pronte, dovevamo ancora cercare 2.500.

Successivamente nel comune di Camporgiano ci sono state delle lamentele per l'accatastamento delle traverse. Abbiamo avuto un incontro con le autorità locali, con il sindaco e con i rappresentanti della ASL e ci è stato chiesto di non concentrarle tutte in quel luogo perché, comunque, davano origine a lamentele dei cittadini. Avevamo tutto il diritto di lasciarle in quel posto ma, tenuto conto dei rapporti che manteniamo con il territorio, di fronte ad una richiesta di spostamento abbiamo accettato di portarle in un'altra località: quindi, è stata individuata un'altra stazione, quella di San Pietro a Vico, ancor più distante dagli insediamenti abitativi.

Durante le lavorazioni per lo spostamento — bisogna rimuoverle con mezzi meccanici da dove sono accatastate, ricaricarle sui carri ferroviari e portarle via — qualcuna si è rotta e l'abbiamo lasciata sul posto. Di conseguenza, diventa uno sfrido perché viene classificato come rifiuto se non è più riutilizzabile tal quale. Mentre si eseguiva il lavoro di separazione e di riaccatastamento delle traverse, sono intervenuti i carabinieri del nucleo operativo ecologico di Firenze, che hanno emesso dei decreti di sequestro preventivo dell'area di Camporgiano, il 6 aprile, e dell'area di San Pietro a Vico il 7 aprile, motivandoli come abbandono oppure deposito incontrollato di rifiuti. In questo caso è sorto un *qui pro quo*, perché sono stati considerati rifiuti mentre tale era solo quella piccola quota parte frantumata durante la lavorazione di ricarica sui carri e che non poteva essere più riutilizzata. Comunque, nei verbali era correttamente specificato che le traversine erano accatastate in modo ordinato una sopra l'altra con i separatori di pali e, quindi, era evidenziato che il materiale non era abbandonato: se il materiale viene sistemato per bene non si tratta di un rifiuto perché non si esegue un lavoro simile su materiale che si vuole smaltire.

Siccome si sta concludendo, abbiamo provveduto formalmente a richiedere al tribunale di Lucca il dissequestro per

poter conferire i rifiuti, anche perché i giorni passano: da un lato avevamo il materiale sotto sequestro, dall'altro dovevamo smaltire almeno la quota parte di rifiuti. Il dissequestro è stato accordato e quindi stiamo procedendo allo smaltimento della quota parte che si era trasformata in rifiuto durante la lavorazione, mentre le altre le abbiamo portate nell'altra località citata. Per far comprendere meglio la questione, ho portato delle foto, che evidenziano una soluzione migliore rispetto a quella che normalmente utilizziamo, perché di solito copriamo la parte superiore del materiale...

TOMMASO SODANO. Qualche volta!

MATTEO TRIGLIA, *Direttore manutenzione della Rete ferroviaria italiana (RFI)*. La maggior parte di quelle che riutilizziamo sono in questa situazione, quelle che smaltiamo no perché in quel caso non si fa un accatastamento così preciso.

PRESIDENTE. Dovrebbe essere il contrario, nel senso che bisognerebbe evitare una condizione di lavamento.

MATTEO TRIGLIA, *Direttore manutenzione della Rete ferroviaria italiana (RFI)*. Non ci sono queste condizioni.

PRESIDENTE. E se piove?

MATTEO TRIGLIA, *Direttore manutenzione della Rete ferroviaria italiana (RFI)*. Abbiamo più volte dimostrato che, quando le traverse hanno fatto il loro ciclo di 25-30 anni di esercizio, la probabilità di inquinamento del loro contenuto è molto inferiore a quello della traversa nuova appena prodotta in fabbrica.

PRESIDENTE. Non c'è dubbio, ma anche così la cautela è necessaria. La condizione riscontrata dagli ufficiali di polizia giudiziaria è stata diversa sulle traversine che ritenete di dover riutilizzare, cioè prevedete un trattamento completamente diverso? Nella movimentazione usate più

o meno cautela a seconda del materiale? In altre parole, nello scarico e nel carico usate delle metodiche diverse?

MATTEO TRIGLIA, *Direttore manutenzione della Rete ferroviaria italiana (RFI)*. Provo a spiegarlo tecnicamente. L'esecuzione dei lavori avviene in linea con dei mezzi meccanici che vengono chiamati treni di rinnovo. Sono dei cantieri molto complessi che operano in maniera semiautomatica, con imprese che lavorano per conto nostro con tali mezzi. Un'attrezzatura appoggia le traverse nuove o riutilizzabili al posto di quelle che devono essere tolte; le traverse che vengono asportate attraverso dei nastri sono poi accatastate su carri in maniera disordinata. Alla fine del lavoro - parliamo di lavori che si svolgono in archi limitati di tempo, dalle tre alle cinque ore a seconda della disponibilità - i carri rientrano nella stazione d'appoggio da dove sono usciti, in un binario di scalo, e il materiale viene scaricato e collocato in un piazzale.

PRESIDENTE. Quindi, la cernita avviene in quella fase?

MATTEO TRIGLIA, *Direttore manutenzione della Rete ferroviaria italiana (RFI)*. Una volta appoggiate le traverse inizia la fase della cernita tecnica. Se il materiale non trova più riutilizzo, lo si libera dagli elementi metallici, lo si ordina in maniera semplice sul piazzale e, quindi, l'impresa che ha vinto la gara per lo smaltimento lo preleva e lo porta alle destinazioni finali di smaltimento. Il materiale che dopo la selezione tecnica è individuato come riutilizzabile viene messo da parte e, quindi, dovrà essere reimpiegato perché entra, come il materiale nuovo, nelle scorte tecniche dell'azienda.

PRESIDENTE. In che percentuale nazionale riutilizzate le traversine?

MATTEO TRIGLIA, *Direttore manutenzione della Rete ferroviaria italiana (RFI)*. Oscilla tra il 10, il 15 e il 20 per cento

massimo, ma dipende da caso a caso e dallo stato di mantenimento delle traversine.

PRESIDENTE. Quindi, sul piano generale intorno al 10 per cento?

MATTEO TRIGLIA, *Direttore manutenzione della Rete ferroviaria italiana (RFI)*. Ad esempio, nel caso della galleria del Borgallo il lavoro era stato fatto più recentemente e, quindi, il materiale era ancora in buono stato d'uso.

PRESIDENTE. Quindi, rispetto alla vostra situazione generale questa rappresenta un'anomalia?

MATTEO TRIGLIA, *Direttore manutenzione della Rete ferroviaria italiana (RFI)*. È un caso diverso dal solito, dove più materiale poteva essere reimpiegato e meno smaltito.

PRESIDENTE. Quante volte capitano queste diversità così significative, tanto che la percentuale di possibilità di riuso è invertita?

MATTEO TRIGLIA, *Direttore manutenzione della Rete ferroviaria italiana (RFI)*. In pochi casi, è raro.

PRESIDENTE. In genere, impermeabilizzate l'area sulla quale svolgete le operazioni di cernita?

MATTEO TRIGLIA, *Direttore manutenzione della Rete ferroviaria italiana (RFI)*. Nella fase di cernita no.

PRESIDENTE. Potete fornirci una mappa possibilmente dettagliata con le aree di stoccaggio e i depositi temporanei distribuiti sul territorio nazionale?

MATTEO TRIGLIA, *Direttore manutenzione della Rete ferroviaria italiana (RFI)*. Non abbiamo aree fisse di stoccaggio perché attiviamo la procedura di smaltimento delle traverse durante il periodo di 60 giorni.

PRESIDENTE. Immagino che negli ultimi due mesi abbiate effettuato una serie di iniziative di rinnovo: abbiamo un quadro ed una fotografia esatta della situazione delle varie province?

MATTEO TRIGLIA, *Direttore manutenzione della Rete ferroviaria italiana (RFI)*. È una situazione in continua evoluzione, per cui oggi è in quella stazione e domani in un'altra.

PRESIDENTE. Ci fate pervenire la situazione di questi mesi? Qual è la situazione di Santa Palomba sempre rispetto a tale vicenda?

MATTEO TRIGLIA, *Direttore manutenzione della Rete ferroviaria italiana (RFI)*. Non conosco tale situazione.

PRESIDENTE. Magari ne prende nota e ci invia delle informazioni. Avete un piano nazionale di dismissione e riutilizzo delle traversine?

MATTEO TRIGLIA, *Direttore manutenzione della Rete ferroviaria italiana (RFI)*. Ho già detto prima che non abbiamo un piano nazionale ma dei contratti continuamente in vigore che ci consentono di poter smaltire le traverse catalogate come rifiuti.

PRESIDENTE. Questo non è il piano ma l'attività.

MATTEO TRIGLIA, *Direttore manutenzione della Rete ferroviaria italiana (RFI)*. L'attività è conseguente al piano di manutenzione straordinaria.

PRESIDENTE. Quindi, già sapete che presumibilmente nel 2005 farete determinati lavori e che presumibilmente produrranno una certa quantità di traversine.

MATTEO TRIGLIA, *Direttore manutenzione della Rete ferroviaria italiana (RFI)*. Infatti, su questi dati presunti abbiamo avviato le gare e nei contratti sono indicati i quantitativi che ipotizziamo di produrre

nel 2005 e nel 2006: tutto ciò anche per dare la visione del futuro impegno a chi deve svolgere il lavoro.

PRESIDENTE. Entro quando pensate di agire anche sulla restante parte, se ricordo bene il 20 per cento, delle traversine?

MATTEO TRIGLIA, *Direttore manutenzione della Rete ferroviaria italiana (RFI)*. Con la gradualità della vita tecnica. Man mano che il binario arriva alla fine della sua vita tecnica, viene rinnovato utilizzando — laddove tecnicamente possibile, oramai quasi dappertutto — traverse in cemento armato precompresso nuove o recuperate da lavori di manutenzione di altre linee.

TOMMASO SODANO. Non è chiaro se esista un piano o, in base anche alla vita della nostra rete ferroviaria, una programmazione pluriennale: mi aspetterei una programmazione pluriennale anche del piano di smaltimento della parte non riutilizzabile. Lei prima diceva che, purtroppo, a volte può capitare che si incorra in alcune sanzioni. Se esiste una pianificazione, dovrebbe esserci anche una programmazione degli interventi per lo smaltimento e, quindi, sarebbe possibile prevederne il destino. Inoltre, per quale motivo nella riutilizzazione delle traversine non si immagina il trattamento preliminare del creosoto sostituendolo con gli oli ecologici, che ridurrebbero l'inquinamento del suolo per dilavamento? Essendo un viaggiatore ferroviario, mi permetto di obiettare che in ogni stazione ci sono delle traversine e, quindi, credo che nel nostro paese ci sia una mappa dei depositi, a cominciare dalle stazioni periferiche.

Infine, come procedete al diserbamento lungo la rete ferroviaria? Quali sostanze chimiche utilizzate? Lo fate con una preautorizzazione e con un piano, insieme alle ASL di competenza, del territorio nazionale?

MATTEO TRIGLIA, *Direttore manutenzione della Rete ferroviaria italiana (RFI)*.

Certamente, abbiamo un piano di manutenzione ordinaria, svolto prevalentemente dal personale dell'azienda, e straordinaria, prevista nei piani e finanziata con contratto di programma. Esistono dei piani che prevedono in quale tratta, in quale linea, in quali impianti, in quali stazioni debbano essere svolte attività di manutenzione straordinaria e ci permettono di definire anticipatamente - tenendo conto, ovviamente, delle interruzioni e delle disponibilità di linea - il tempo necessario all'esecuzione del lavoro. Sebbene sia soggetto a modifiche, variazioni di modesta entità e slittamenti, il programma è « temporizzato », sulla base di diagrammi di Gantt in grado di pianificare luoghi e tempi di esecuzione delle attività. Alle attività programmate, ovviamente, si aggiungono alcune altre non prevedibili, di natura eccezionale, occasionate da eventi (come alluvioni o frane...) non preventivati né preventivabili.

Passando alla seconda risposta, lo smaltimento delle traversine non viene affidato ai soggetti esecutori dei quali invece ci avvaliamo - su base contrattuale - per effettuare i lavori sulla rete: la ragione di questa scelta sta nell'esigenza di RFI di controllare al meglio l'intero processo, e conoscere direttamente la destinazione finale della traversine conferite per lo smaltimento. Garanzia effettiva che il rifiuto sia stato conferito nel luogo a ciò deputato è la firma della quarta copia del modulo che ci consente di tenere sotto controllo l'intero processo di smaltimento. In merito, le discrasie rispetto al previsto termine di sessanta giorni, sono del tutto eventuali e comunque di modesta entità, riguardando più che altro questioni di forma - che forse potrebbero essere superate con un piccolo aiuto -, e si riferiscono, appunto, alla possibilità che si vengano a creare quei tempi non « tecnici », cioè superiori ai due mesi, nelle more del passaggio da gare che si estinguono a gare nuove.

Quanto alla terza domanda, i viaggiatori vedono traversine nelle stazioni perché è prevalentemente nelle stazioni - in quanto postazioni strategiche - che

viene collocato materiale di scorta, di norma usato e servibile per il pronto intervento. Si tratta, dunque, di materiale catalogato da riutilizzare, non già di rifiuto. Proprio per chiarire definitivamente la natura di queste componenti (da utilizzare, appunto, e non da smaltire), sottolineo l'opportunità crescente - che abbiamo più volte rappresentato -, di installare, nei depositi più piccoli ove è conservato il materiale di scorta, una precisa segnaletica, ben visibile ed idonea a sgombrare il campo da possibili equivoci. Trattasi, ripeto, di materiale da utilizzare, cioè di un bene, e non di un rifiuto.

Anche in ordine al mantenimento della vegetazione, interveniamo in modo variegato, in base al problema da affrontare. Solitamente, privilegiamo l'intervento meccanico, con il taglio degli arbusti, che facciamo in parte direttamente - con nostro personale -, impiegando trinciarbusti allocati su carrelli, in parte affidandone l'esecuzione ad un soggetto terzo, in appalto, laddove vogliamo mantenere lo stato della vegetazione ad un livello qualitativo migliore, con il risultato finale di dar luogo ad un'interazione tra interventi meccanici e di diserbamento. Quest'ultimo è utilizzato soprattutto sul lungolinea, per evitare la nascita, nelle zone che presentano questa possibilità, di erbe infestanti in grado di inquinare la massicciata ferroviaria, il pietrisco, comportando un decadimento delle caratteristiche tecniche di linea. In questi casi, utilizziamo - o meglio facciamo utilizzare, essendo non già RFI ad intervenire direttamente, ma le imprese aggiudicatrici delle gare di appalto - solo materiali omologati, attivati e approvati. Si tratta, in generale, di semplici composti a base di sali, comunque impiegati in quantitativi nettamente inferiori alla soglia di utilizzo consentita. Per ragioni cautelative (in particolare occorre fornire ad RFI la documentazione probante tesa a dimostrare la regolarità delle misure impiegate, nell'eventualità - frequente in passato - di reclami o denunce da parte dei proprietari terrieri circostanti), l'azienda

ha addirittura provveduto ad attivare un sistema di controllo automatico, che impone all'impresa aggiudicatrice la notificazione delle quantità e delle aree in cui la soluzione venga irrogata.

PRESIDENTE. Può indicare nominativi di aziende nazionali che abbiano concluso con voi contratti quadro?

MATTEO TRIGLIA, Direttore manutenzione della Rete ferroviaria italiana (RFI). In ordine allo smaltimento di traversine?

PRESIDENTE. Esattamente.

CARLO GERRA, Responsabile normativa e sicurezza ambientale della RFI. Mi consenta di risponderle, signor presidente. L'ultimo accordo quadro stipulato da RFI è stato aggiudicato in due lotti: una delle imprese interessate è la DELCA, azienda che dispone di un impianto autorizzato in Toscana, l'altra aggiudicatrice è invece un'ATI — Associazione temporanea di imprese tra trasportatore e recuperatore e/o smaltitore, costituita tra le società Ecolog ed RVE —, responsabile del trasferimento dei rifiuti in Germania in appositi impianti di incenerimento.

PRESIDENTE. Questi rapporti contrattuali prevedono l'applicazione di penali in caso di inadempimento?

MATTEO TRIGLIA, Direttore manutenzione della Rete ferroviaria italiana (RFI). Sì, in caso di ritardata esecuzione delle prestazioni.

PRESIDENTE. Come avviene lo smaltimento finale in queste aziende?

CARLO GERRA, Responsabile normativa e sicurezza ambientale della RFI. Prima di tutto, ciascuna traversina viene prelevata da trasportatori autorizzati, iscritti, come è noto, alla categoria V dell'albo gestori, stante la natura pericolosa del rifiuto. Una volta che la DELCA — dedita all'attività di trattamento, levigatura e rilavorazione delle traversine —

abbia decorticato alcune parti del manufatto, quest'ultimo è sottoposto ad analisi per verificare se, con la decorticazione, le sostanze pericolose si siano abbassate o meno rispetto al valore soglia. In caso negativo, il materiale viene inviato in un impianto di termocombustione, sito in Germania. Stessa misura si applica — ovviamente senza ulteriori interventi, data la loro natura — agli sfridi di traversine, destinati direttamente all'inceneritore in quanto non suscettibili — per chiare ragioni — ad alcuna attività di recupero.

PRESIDENTE. E le altre componenti?

CARLO GERRA, Responsabile normativa e sicurezza ambientale della RFI. Le altre componenti vengono direttamente destinati ad un inceneritore, meglio un termovalorizzatore, sito in Germania. Come è noto, infatti, in Italia si trova un numero assai esiguo di impianti autorizzati per l'incenerimento di rifiuti industriali. Credo siano solo tre.

PRESIDENTE. Avete imposto una particolare tecnologia di smaltimento?

MATTEO TRIGLIA, Direttore manutenzione della Rete ferroviaria italiana (RFI). Abbiamo solo imposto quelle autorizzate dalle normative legislative vigenti.

CARLO GERRA, Responsabile normativa e sicurezza ambientale della RFI. Inoltre sono rispettati tutti e tre i requisiti ISO di qualità.

PRESIDENTE. Che loro sappiano, esistono altre possibilità di utilizzo delle traverse non riutilizzabili?

CARLO GERRA, Responsabile normativa e sicurezza ambientale della RFI. Intanto, è necessario operare una preliminare distinzione tra recupero e riutilizzo, fattispecie giuridicamente diverse. Il riutilizzo può riguardare qualsiasi materiale, non necessariamente qualificabile come rifiuto, a differenza del recupero, attività

riferita esclusivamente a quest'ultimo e alla sua successiva trasformazione in bene. Peraltro, si osservi che la normativa nazionale e comunitaria, nonché numerose autorizzazioni esaminate in sede di selezione, consentono tuttora molti degli usi ammessi in passato per le traverse (come la realizzazione di paravalanghe o barriere di contenimento), sebbene oggi le traverse non siano più catalogate — come avveniva in precedenza — tra i materiali semplici ma tra quelli pericolosi. L'unica limitazione che la normativa attualmente impone nell'utilizzo del legno creosotato è il divieto del suo utilizzo in parchi giochi, o altre forme di impiego che possano determinarne una venuta a contatto diretta con la pelle umana, giacché la pericolosità di questi materiali è appunto legata alla possibilità di interazione immediata con la nostra epidermide.

Da parte nostra, abbiamo esaminato scrupolosamente i requisiti delle numerose ditte autorizzate regolarmente, anche in regime di pericolosità, al recupero di materia. Nelle nostre procedure, nelle nostre selezioni, infatti, non ci siamo voluti limitare al conferimento a tali soggetti — deputati a svolgere attività di recupero — di compiti consistenti nell'attività di messa in riserva *tout court* del bene, ma abbiamo preteso, per maggiore sicurezza, stante la natura pericolosa del rifiuto, che sulla traversa venisse effettuata un'operazione estremamente incisiva, o di termocombustione, con la distruzione del materiale, o comunque di adeguata lavorazione dello stesso, per non correre il rischio di ritrovarlo impiegato in usi vietati, dopo essere stati legittimamente conferiti a stoccatrici autorizzati. Ovviamente, quando il materiale è inviato all'estero, oltre a tutte le cautele previste dalla normativa italiana, in termini di documenti di accompagnamento, pretendiamo tutte le cautele previste dalla legislazione europea, la quale impone il rilascio del certificato di avvenuto smaltimento.

PRESIDENTE. Non essendovi altre sollecitazioni, ringrazio l'ingegner Triglia e il dottor Gerra per la cortesia dimostrata e

le preziose indicazioni fornite alla Commissione. Ben comprenderanno come a noi interessi non già individuare, laddove vi fosse questa necessità, responsabili o colpevoli — funzione che ad altri compete —, ma comprendere come si articolino certi fenomeni e soprattutto — chiedo agli ospiti di perdonarmi per essermi rivolto direttamente a loro — il grado di sensibilità e l'attenzione ambientale delle grandi aziende del nostro paese, e come queste operino a riguardo.

Se, da piccole attività di impresa pretendiamo — attraverso il lavoro che andiamo svolgendo — un'attenzione pedissequa al dettato normativo ed un'applicazione più che rigorosa delle disposizioni vigenti, da grandi aziende di rilievo internazionale come la vostra non possiamo che esigere, sul piano del principio, un'azione ancor più etica dal punto di vista ambientale. In questo senso, mi permetto di ringraziarvi per la cortesia dimostrata, nell'attesa che ci forniate una dettagliata mappa dei vostri depositi distribuiti sul territorio nazionale.

Dichiaro conclusa l'audizione.

Audizione di Maria Barresi, giornalista di RAI International.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione della dottoressa Maria Barresi, giornalista di RAI International, che ha curato la realizzazione di un documentario televisivo avente ad oggetto gli effetti nocivi sulla salute delle popolazioni del territorio somalo derivanti dall'inquinamento causato dal presunto smaltimento illecito di sostanze e rifiuti speciali pericolosi.

Nel rivolgere un saluto ed un ringraziamento per la disponibilità manifestata, le do parola, riservando eventuali domande dei colleghi della Commissione al termine del suo intervento.

Avverto la dottoressa Barresi che, qualora lo ritenesse opportuno, può chiedere che questa audizione si svolga in seduta segreta.

MARIA BARRESI, *Giornalista di RAI International*. Signor presidente, chiedo che l'audizione si svolga in seduta segreta.

PRESIDENTE. Non essendovi obiezioni, procediamo in seduta segreta. Dispongo la disattivazione del circuito audiovisivo interno.

(La Commissione procede in seduta segreta).

PRESIDENTE. Riprendiamo i nostri lavori in seduta pubblica. Dispongo la riattiva-

tivazione del circuito audiovisivo interno. Ringrazio la dottoressa Barresi e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15,30.

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

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

*Licenziato per la stampa
il 5 ottobre 2005.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

