

CAMERA DEI DEPUTATI

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

133.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 1° DICEMBRE 1999

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

133.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 1° DICEMBRE 1999

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MASSIMO SCALIA

INDICE

	PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:	
Scalia Massimo, <i>Presidente</i>	3
Audizione di Maria Rosa Vittadini, direttore generale della valutazione dell'impatto ambientale presso il Ministero dell'Ambiente:	
Scalia Massimo, <i>Presidente</i>	3, 4, 5, 6, 7 8, 9, 10, 11
Iuliano Giovanni (DS-U)	9
Vittadini Maria Rosa, <i>Direttore generale della valutazione dell'impatto ambientale presso il Ministero dell'ambiente</i>	3, 4, 5, 6, 7 8, 9, 10, 11
Comunicazioni del presidente:	
Scalia Massimo, <i>Presidente</i>	11

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 Maria Rosa Vittadini, direttore generale della valutazione dell'impatto ambientale presso il Ministero dell'ambiente.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione di Maria Rosa Vittadini, direttore generale della valutazione dell'impatto ambientale presso il Ministero dell'ambiente.

Ricordo che nella seduta del 24 novembre scorso, durante l'audizione del dottor Bussolo, responsabile di un settore delicato, fu evidenziata la necessità di rendere competitiva la via ferroviaria con quella stradale, soprattutto per quanto riguarda la sicurezza, alla quale corrispondono costi che il sistema ferroviario ha sostenuto e che invece sembra non siano stati affrontati in maniera analoga dal sistema stradale.

Abbiamo anche posto la questione, a cui ci è stata data risposta affermativa, della necessità di essere iscritti all'albo gestori rifiuti per operare in questo settore. Ci è stato ricordato che è in corso una sorta di trattativa per l'albo

dei trasportatori, e indipendentemente da ciò, anche per le attività complessive che si configurano da parte delle ferrovie nel settore rifiuti, abbiamo sottolineato l'esigenza che le Ferrovie dello Stato SpA si mettano in regola, per così dire, dal punto di vista della normativa. In proposito gradiremmo il parere della dottoressa Vittadini, alla quale do la parola.

MARIA ROSA VITTADINI, *Direttore generale della valutazione dell'impatto ambientale presso il Ministero dell'ambiente.* Come direttore generale della valutazione dell'impatto ambientale presso il Ministero dell'ambiente sono coinvolta nella questione del trasporto dei rifiuti, soprattutto, come giustamente sottolineava il presidente, in merito alla componente dei rifiuti pericolosi, considerato che nell'ambito della ristrutturazione del sistema dei trasporti la valutazione vera e propria dell'impatto ambientale spesso riguarda le infrastrutture e gli snodi del sistema dei trasporti. D'altra parte, il ministro ha ritenuto che dovessi fungere da interfaccia del ministero nella redazione del nuovo piano generale dei trasporti, quindi che in qualche misura fossi portatrice degli obiettivi ambientali e di finalizzazione dell'azione infrastrutturale organizzativa che tale piano generale si propone in materia di trasporto dei rifiuti.

Partendo da questi due punti di vista e scusandomi sin d'ora se ripeterò cose che sapete...

PRESIDENTE. L'onniscienza della Commissione è data per scontata, ma le ripetizioni possono giovare.

MARIA ROSA VITTADINI, *Direttore generale della valutazione dell'impatto ambientale presso il Ministero dell'ambiente*. Dal punto di vista dei quesiti che il Ministero dell'ambiente sta affrontando in questo momento rispetto alla questione centrale del piano generale dei trasporti, cioè l'equilibrio modale tra strade e ferrovie, in qualche modo è dato per scontato che, rispetto all'ambiente, il mezzo ferroviario è più vantaggioso di quello stradale. Per le sue caratteristiche tecniche, infatti, a parità di quantità trasportata provoca sull'ambiente pressioni minori, provoca un vero e proprio impatto ambientale di natura diversa e di più favorevole impostazione che non il trasporto stradale, soprattutto rispetto ad alcune grandi emergenze quali la congestione, l'inquinamento dell'aria, il rumore, eccetera.

Non vorrei entrare nel merito di un fattore che do per acquisito e scontato, ma dobbiamo chiederci in che modo far fronte alla necessità di far sì che le ferrovie assumano, dal punto di vista organizzativo e infrastrutturale, un ruolo diverso rispetto a quello veramente esiguo che hanno in questo momento.

Per essere in grado di dare una risposta a questa domanda è importante conoscere il mercato e le caratteristiche, dal punto di vista del trasporto, del problema dei rifiuti. Si tratta di caratteristiche - non dobbiamo nascondercelo - non molto orientate al trasporto ferroviario: se si pensa ai 25-26 milioni di tonnellate di rifiuti urbani che si producono annualmente in Italia, appare evidente come le regole di gestione non orientino verso la ferrovia, in quanto il principio della gestione dei rifiuti nell'ambito territoriale in cui vengono prodotti spinge piuttosto verso un regime di brevi distanze tecnicamente orientato più al trasporto stradale che non a quello ferroviario. Ma all'interno di questo principio generale, sicuramente valido, esistono specifici settori, che il Ministero dell'ambiente è fortemente impegnato a individuare e a rendere coltivabili, che possono invece fare eccezione. Vorrei ricordarne solo due,

che sono, a mio parere, tra i più importanti. Scontata anche qui, non ci ritorno se non per elencarli, la graduazione degli obiettivi che devono governare la gestione del ciclo dei rifiuti (cioè riduzione dei rifiuti all'origine, riutilizzo, riciclaggio e recupero nelle sue diverse forme e smaltimento in condizioni di sicurezza come ultima *ratio*); facendo riferimento, dicevo, a questi obiettivi che in questo ordine debbono essere recepiti e gestiti, il momento ferroviario interviene nel riutilizzo, riciclaggio e recupero dei rifiuti nelle loro diverse forme.

Sto parlando di rifiuti urbani, ma a maggior ragione questo interverrà nei rifiuti speciali, cioè in quelli non di origine urbana ma di origine industriale, che siano pericolosi o meno. Anche all'interno dei rifiuti urbani è possibile selezionare delle quote di prodotti il cui riutilizzo e riciclaggio si presenta fortemente favorevole allo sviluppo di un nuovo mercato per la ferrovia, capace da un lato di alleggerire la strada e dall'altro di contribuire positivamente...

PRESIDENTE. Scusi se la interrompo, ma questo tema appartiene all'esperienza concreta della Commissione, che ne ha fatto anche elemento di riflessione nella relazione ora in discussione nell'Assemblea di Montecitorio: esiste, infatti, una forte carenza impiantistica che caratterizza tutta l'Italia. Il dato interessa segnatamente il Mezzogiorno, ma anche nel centro-nord non va particolarmente bene.

Da questo punto di vista, al di là degli aspetti che adesso venivano sottolineati a proposito mercati nuovi da costituire, si pone una domanda elementare. Alcuni accordi di settore molto importanti sono stati conclusi e quindi, se non altro da un punto di vista formale, è avviata la possibilità di recupero dei materiali. Si pone però una questione banale: essendo pochi gli impianti dove i materiali da recuperare possono essere inviati, questo implica (almeno in una prospettiva di corretto recupero) un viaggio abbastanza lungo dal luogo dove viene prodotto il materiale recuperabile a quello dove può essere riutilizzato.

A questo proposito, dunque, sarebbe interessante un'azione delle ferrovie dello Stato tesa a far fronte a questa esigenza, che si pone nel breve-medio periodo perché poi, al di là delle considerazioni di mercato, si spera comunque che in Italia di impianti se ne facciano - e in effetti se ne stanno facendo - per cui il problema sarà meno drammatico (voglio usare questo aggettivo); resteranno i problemi di mercato cui lei faceva prima riferimento, ma nei prossimi sei mesi, un anno, un anno e mezzo sarà importante avere a disposizione un sistema di trasporto garantito che faccia affluire il materiale da recuperare nei luoghi dove esso può essere davvero recuperato e riutilizzato.

A questo proposito, c'è una filosofia, una prospettiva, un programma delle ferrovie?

MARIA ROSA VITTADINI, *Direttore generale della valutazione dell'impatto ambientale presso il Ministero dell'ambiente*. Rispetto a questo, penso che le ferrovie vadano fortemente stimolate in questa direzione e che, a parte la loro propensione commerciale che il dottor Bussolo vi avrà sicuramente già efficacemente rappresentata, esistano problemi di infrastrutture, di organizzazione della localizzazione degli impianti ferroviari e della loro idoneità a svolgere il lavoro che si chiede loro.

Vorrei citare l'esempio, che mi pare particolarmente interessante e cui stavo prima accennando, del recupero e riciclaggio dei cosiddetti elettrodomestici «bianchi» o comunque dei beni durevoli che comportano una quantità di trasporto sicuramente elevata se pensiamo che in un anno sono circa 2 milioni e 400 mila i pezzi dismessi (cucine e frigoriferi); in generale questi materiali oggi vanno in discarica, ma in realtà sono una vera e propria miniera di possibilità di recupero e riciclaggio. L'idea è quella di fare un numero molto limitato di piattaforme per il trattamento di questi e di altri beni durevoli, come i televisori, i computer ed i condizionatori; di avere dei sistemi locali di raccolta basati innanzitutto sulla rete

dei venditori, cui si aggiunge l'impegno della ferrovia, che è sottoscrivitrice dell'accordo, perché il materiale raccolto nei punti di concentrazione sia poi trasportato via ferrovia alle piattaforme di trattamento per il recupero.

PRESIDENTE. Mi scusi, ma anche su questo esempio specifico debbo insistere sulla questione dei tempi.

MARIA ROSA VITTADINI, *Direttore generale della valutazione dell'impatto ambientale presso il Ministero dell'ambiente*. Vorrei prima completare quanto stavo dicendo. Lei prima ha detto una cosa di grandissima importanza. Per poter far questo occorre una serie di adeguamenti normativi che sono in corso, uno dei quali è il decreto sul trasporto ferroviario di rifiuti. Giustamente per trasformare i rifiuti, per trasportarli e gestirli in questa successione di operazioni la ferrovia deve potersi iscrivere all'albo nazionale delle imprese che effettuano la gestione dei rifiuti. Le regole per iscriversi all'albo sono severe e presuppongono una serie di controlli sugli strumenti che l'azienda ha per gestire bene i rifiuti che le vengono affidati. Pensate alle precauzioni che deve avere un padroncino che trasporti rifiuto tal quale o addirittura rifiuti di tipo più problematico da un posto all'altro con il suo mezzo automobilistico; le certificazioni, la documentazione sul tipo di rifiuto, la certezza della unitarietà della catena, tutti elementi che devono essere certificati per tutte le aziende e che diventano particolarmente impegnativi quando l'azienda è grande, complessa e potenzialmente capace di agire su molti fronti, come le ferrovie dello Stato. Ci sono addirittura problemi di classificazione; passando infatti ai rifiuti pericolosi c'è il problema di cambiare la classificazione dei rifiuti stessi in armonia con la classificazione delle merci pericolose trasportabili per ferrovia, cosa che ad oggi non è stata ancora fatta e che deve essere normativamente definita, appunto, a tempi brevi.

PRESIDENTE. Nel momento in cui si allestiscono aree di stoccaggio per i beni durevoli (pensiamo agli elettrodomestici di un qualche volume), il rischio che si corre se i tempi non sono più che celeri è che le piattaforme di stoccaggio diventino in qualche modo dei luoghi impropri. Mi pare infatti abbastanza evidente che alcuni di questi rifiuti presentano profili di pericolosità (pensiamo ai materiali che si trovano dentro un frigorifero o un televisore) e se i tempi non sono sufficientemente celeri si corre il rischio di mettere le amministrazioni in grandi difficoltà perché diventa poi arbitrario e illegittimo detenere questi materiali su una piattaforma non opportunamente qualificata. I tempi, cioè, sono vitali dal punto di vista di innestare una gestione corretta che non faccia incappare le amministrazioni deputate (credo che si tratti di problemi che stanno già insorgendo) in violazioni di legge.

MARIA ROSA VITTADINI, *Direttore generale della valutazione dell'impatto ambientale presso il Ministero dell'ambiente*. Tutto questo si accompagna ad un tentativo di semplificazione delle procedure ma fino a questo momento la raccolta e il conferimento al primo punto di stoccaggio - poi da qui alla ferrovia e tramite la ferrovia alla piattaforma - possono essere attuati da soggetti non iscritti all'albo dei trasportatori di rifiuti (chi vende elettrodomestici, per esempio, paga le spese di trasporto). Già questo amplia di molto il mercato e rende più snello il tutto, ma dal punto di vista della qualificazione dell'azienda ferroviaria sono già tante le cose che sono state fatte. Spero, quindi, che si arrivi entro tempi brevi...

PRESIDENTE. Lei parla di tempi brevi, ma quando sarà pronto il decreto?

MARIA ROSA VITTADINI, *Direttore generale della valutazione dell'impatto ambientale presso il Ministero dell'ambiente*. Credo che potrà essere pronto tra un mese, un mese e mezzo.

PRESIDENTE. Quindi nel 2000, non entro il 1999.

MARIA ROSA VITTADINI, *Direttore generale della valutazione dell'impatto ambientale presso il Ministero dell'ambiente*. Possiamo impegnarci in una sorta di maratona affinché sia pronto nel 1999. Ma i tempi sono quelli e tutto è stato dettagliato e messo a punto, per cui sono ottimista. Però poi bisognerà parlare con le ferrovie, e questa è un'altra storia.

Sempre per completare il problema dei rifiuti urbani, l'altro aspetto importante attiene alla produzione e al trasporto del combustibile da rifiuti. Se sono pochi i punti di arrivo di una larga maglia di raccolta, per cui tecnologicamente la ferrovia è un mezzo idoneo a realizzare la concentrazione in pochi punti, anche il combustibile da rifiuti risponde alle stesse logiche, perché gli impianti che possono utilizzarlo sono senz'altro meno dei punti d'origine del rifiuto. Dunque, rifiuto, raccolta, differenziazione secondo le migliori tecniche, ma poi concentrazione in pochi impianti per la produzione di combustibile connessi alle ferrovie. Ciò porrà un problema di raccordi, perché oggi in Italia gli impianti di combustione dei rifiuti non sono molti ma si stanno rapidamente moltiplicando. In Campania ne stanno localizzando un certo numero, ma se non sbaglio su cinque impianti di produzione vi saranno due impianti di utilizzazione del combustibile prodotto. Anche lì, quindi, si pensa alla ferrovia come a un vettore particolarmente utile.

PRESIDENTE. A questo proposito, prescindendo dalla specifica tematica che attiene alle ferrovie e pensando invece al combustibile da rifiuti, il Ministero dell'Ambiente ha delle valutazioni sui quantitativi globali? Penso che, in un sistema a regime, il CDR da rifiuti urbani dovrebbe aggirarsi sui cinque milioni di tonnellate. Il problema è che rispetto a piani regionali che fissano i siti e i programmi per impianti di produzione di CDR, peraltro abbastanza diversi da regione a regione, il ragionamento che qui si

sta facendo è in qualche modo globale. In che modo è quindi possibile un raccordo? Il Ministero dell'Ambiente ha ipotizzato qualche scenario?

MARIA ROSA VITTADINI, *Direttore generale della valutazione dell'impatto ambientale presso il Ministero dell'ambiente.* Non ancora, e ciò per motivi contingenti molto solidi. Su tutta questa partita, infatti, l'informazione è a tutt'oggi molto carente, nonostante a ciò cerchi di ovviare l'ANPA con alcuni suoi lavori recenti. Molti passi in avanti sono stati fatti, tuttavia non abbiamo ancora il quadro complessivo: tanti settori sono scoperti in maniera rilevante ed è inferiore al 50 per cento la copertura delle imprese localizzate per quanto riguarda i rifiuti speciali; siamo più attrezzati sui rifiuti urbani, ma se conosciamo le quantità globali sappiamo ancora abbastanza poco circa il modo in cui vengono trattati.

Credo sia necessario delineare un quadro, sicuramente sarà non globale ma certo concertato con le regioni responsabili della pianificazione, che a tutt'oggi non conosco.

Passando al trasporto dei rifiuti speciali e delle merci pericolose, va detto che vi è un recentissimo rapporto dell'ANPA, il primo su questo tipo di rifiuti, dove sono indicate la quantità, la qualità e le modalità di trattamento. In tale quadro si parla di 61 milioni di tonnellate di rifiuti speciali complessivamente prodotti...

PRESIDENTE. Suppongo che si tratti di una stima.

MARIA ROSA VITTADINI, *Direttore generale della valutazione dell'impatto ambientale presso il Ministero dell'ambiente.* Secondo me si tratta di una sottostima. È stato fatto un controllo tra gli addetti dei vari settori che risultano all'ISTAT e gli addetti delle imprese che hanno dichiarato di produrre quella quantità di rifiuti, e la copertura di occupati a volte è abbastanza bassa, dal 30 al 50 per cento, altre invece è rilevante. Stiamo marciando verso una migliore informazione, ma

siamo ancora abbastanza lontani e senz'altro quei 61 milioni di tonnellate sono una quantità sottostimata. Di questi 61 milioni di tonnellate, inoltre, 56 milioni, cioè il 92 per cento, sono rifiuti non pericolosi, 4 milioni sono rifiuti pericolosi e 1 milione e 200 mila circa sono rifiuti che, pure essendo compresi nel MUD, non sono stati classificati in base alla loro pericolosità a causa della cattiva compilazione del modulo da parte delle aziende.

Vi sono quindi due tipi di attenzione: una sui 56 milioni di tonnellate annue, che rappresenta una relevantissima quantità, quasi quanto trasporta in tutto la ferrovia; l'altra sui 4 milioni di tonnellate di rifiuti pericolosi. Sicuramente il dottor Bussolo vi avrà mostrato uno schema, derivante dalla compilazione del MUD da parte delle ferrovie dello Stato, in cui si evince che rispetto a quei 4 milioni di tonnellate le ferrovie ne trasportano sì e no circa 40 mila tonnellate l'anno. Credo che si tratti, sostanzialmente, di rifiuti contenenti mercurio, di rifiuti di sanitari o derivanti dalla distillazione degli alcool.

PRESIDENTE. Auspichiamo che in quelle 39 mila tonnellate non ci siano le traversine di legno che pure...

MARIA ROSA VITTADINI, *Direttore generale della valutazione dell'impatto ambientale presso il Ministero dell'ambiente.* No, quelle sono stoccate dentro gli impianti ferroviari, quindi non vengono trasportate.

PRESIDENTE. Il dottor Bussolo ci diceva però che venivano trasportate agli impianti di smaltimento. Sarebbe interessante capire se in questa quota così piccola vi sia anche tale materiale.

MARIA ROSA VITTADINI, *Direttore generale della valutazione dell'impatto ambientale presso il Ministero dell'ambiente.* No, posso dirlo con certezza perché queste 39 mila tonnellate sono quelle conferite da terzi e quindi vengono da ambienti esterni alla ferrovia. È assolutamente visibile la distanza rispetto ai 4 milioni: meno dell'1 per cento.

Il problema del trasporto delle merci pericolose è molto rilevante; tutto il resto va per strada o per trasporto marittimo, ma soprattutto su strada e a questo riguardo c'è un buco informativo molto preoccupante, che dovrebbe essere colmato. La fonte più espressiva che io sia riuscita a trovare è una ricerca fatta dall'ISPRA nel 1988-89 (quindi un bel po' di tempo fa) su una base informativa derivante dalle assicurazioni, cioè riferita agli incidenti stradali che avevano comportato un risarcimento; era indicato come si era verificato l'incidente, quali erano le merci coinvolte, eccetera. I dati che emergono da questa statistica, che oggi forse sono leggermente diversi, sono molto preoccupanti: su 100 incidenti stradali che coinvolgevano merci pericolose, il 60 per cento erano dovuti a sbandamenti del veicolo. Le merci pericolose trasportate su strada sono in larghissima parte allo stato liquido e le autobotti impiegate quando non sono piene hanno problemi di stabilità. Il 60 per cento degli incidenti venivano indicati come dovuti all'instabilità del carico, mentre un altro 10 per cento (arriviamo così al 70 per cento) all'uscita di strada del mezzo. Da questi dati, quindi, paradossalmente risulta che in grandissima parte la pericolosità del trasporto su strada non è legata all'ipotesi di un urto di due mezzi, entrambi non a guida vincolata, ma da una intrinseca instabilità del mezzo stradale.

Questa notazione è ovviamente da riportare ad oggi per vedere quanto il progresso tecnologico non abbia migliorato anche questo aspetto, ma non credo che il progresso tecnologico possa aver risolto il problema. Ne derivò l'importanza di un'altra politica che ancora il Ministero per l'ambiente cerca di affermare anche a livello di PGT, che è quella del controllo del trasporto merci su strada e soprattutto del controllo delle merci pericolose.

Prima di concludere questo argomento vorrei citare una possibilità che stiamo vagliando e che mi sembra di grandissima rilevanza, cioè quella di introdurre questo controllo attraverso un atto normativo che

si ispiri alla legge tedesca sul trasporto di merci pericolose, di cui certamente avrete sentito parlare perché è un argomento su cui in molte sedi si è tornati, a volte anche con qualche imprecisione.

La legge tedesca, che ho qui nella traduzione italiana, non riguarda il trasporto di tutte le merci pericolose, ma fa una selezione abbastanza severa di queste merci, classificandole in base alla loro pericolosità. La legge tedesca prevede quindi che determinate merci particolarmente pericolose a partire da determinati quantitativi devono essere rinviate alla ferrovia oppure alla navigazione interna. Queste merci non possono essere trasportate su strada se è possibile caricarle e scaricarle su binari di raccordo o su un raccordo portuale, tranne nel caso in cui la distanza su rotaia, piuttosto che su via d'acqua, sia almeno il doppio rispetto alla distanza reale su strada. Di qui l'insistenza, che credo anche il dottor Bussolo vi abbia rappresentato, di moltiplicare il sistema dei raccordi che noi invece negli anni scorsi abbiamo smantellato; i raccordi ai grandi produttori e ai grandi utilizzatori consentono infatti di evitare il trasporto su strada anche nel momento del conferimento dei materiali. Credo che questa sarebbe una politica sicuramente da implementare e sviluppare.

Se la condizione di poter caricare e scaricare direttamente non si dà, allora le merci possono essere trasportate solamente dalla o alla stazione o porto più vicino o più idoneo, se appunto sono pericolose.

PRESIDENTE. Mi scusi, per maggiore chiarezza del resoconto, questa è ancora una citazione dalla legge tedesca?

MARIA ROSA VITTADINI, *Direttore generale della valutazione dell'impatto ambientale presso il Ministero dell'ambiente*. Sì. La legge tedesca prevede inoltre che queste merci possano essere caricate in *tank-container* o in grandi *containers*, dove la tratta globale del trasporto è di oltre 200 chilometri ed il *container* può essere trasferito con ferrovia oppure con nave su gran parte di questa tratta.

Qualcuno ha parlato di impedire il trasporto su strada per distanze superiori a 50 chilometri; questa è sicuramente una soglia troppo bassa per ipotizzare un trasporto ferroviario. Anche 200 chilometri sono sicuramente una soglia relativamente bassa rispetto all'organizzazione delle nostre ferrovie. Una tonnellata trasportata oggi via ferrovia percorre in media 300-350 chilometri, il che significa che gran parte delle merci viene trasportata su distanze ancora più elevate. Ritengo che la ferrovia sia tanto più efficiente quanto più si abbassa la distanza media, perché questo vuol dire che è in grado di funzionare a costi così bassi da ammortizzare e rendere poco influente il momento della rottura di carico che nella grandissima parte dei casi si deve fare per trasportarlo dall'arrivo alla stazione ferroviaria al momento di destinazione. I 200 chilometri sono un obiettivo ambizioso; nel nostro caso potremmo anche essere meno severi e porci questo come un obiettivo di lungo periodo, fissando invece una soglia superiore per adattare la legge alla situazione italiana; sarebbe comunque già un grande passo avanti.

La legge tedesca prevede, dicevo, che queste merci possano essere trasportate solo dalla o alla stazione o al porto più vicino o idoneo, oppure se devono essere caricate su mezzi stradali e se possono essere trasportate in modo combinato, se la tratta globale del trasporto supera i 400 chilometri e il mezzo stradale può essere trasferito su gran parte della tratta con la ferrovia.

Credo che questo sia il futuro del sistema di trasporti; non avrà più senso parlare di strada e ferrovia, ma bisognerà parlare insieme di strada e ferrovia e di trasporto combinato, dando alla ferrovia e alla strada il loro ruolo migliore, utilizzando nella maniera più efficiente possibile.

PRESIDENTE. Spero anche nel cabottaggio, soprattutto pensando a due grandi autostrade, il Tirreno e l'Adriatico, che

integrerebbero il sistema dei trasporti in modo da renderlo adeguato al nostro paese.

MARIA ROSA VITTADINI, *Direttore generale della valutazione dell'impatto ambientale presso il Ministero dell'ambiente.* Non c'è dubbio. Deve trattarsi di un sistema nel quale ogni mezzo sia interconnesso con gli altri.

Se la legge tedesca ci dice che con queste soglie può viaggiare su ferrovia, deve viaggiare su ferrovia, e solo se ciò non è possibile deve viaggiare su strada. In quest'ultimo caso le regolamentazioni sono severe: non è nella potestà del trasportatore scegliere l'itinerario, gli orari, il tipo di infrastruttura con cui svolgere il trasporto; vi è un'autorità del trasporto autostradale con cui bisogna, di volta in volta, fissare l'itinerario, le condizioni e le modalità di controllo. Al riguardo credo che potrebbe essere utile esteso al controllo degli itinerari dei veicoli il sistema satellitare del Ministero dell'Interno, che oggi serve per la sicurezza contro i furti, soprattutto dei veicoli commerciali pesanti; potrebbe essere utile per controllare sia la presenza di materie pericolose sia la velocità, che è la causa principale degli incidenti che prima ho citato.

Avrei ancora molte cose da dire, ma forse è meglio che mi rivolgiate qualche domanda.

PRESIDENTE. L'audizione può essere integrata con l'eventuale documentazione che riterrà opportuno far pervenire alla Commissione.

GIOVANNI IULIANO. Vorrei sapere se disponiate di dati in merito al trasporto dei rifiuti ospedalieri e se in proposito abbiate qualche idea circa una migliore organizzazione.

Per quanto riguarda il controllo satellitare non so se si tratti dello stesso sistema previsto nella legge n. 266 per la sicurezza nelle gallerie.

MARIA ROSA VITTADINI, *Direttore generale della valutazione dell'impatto ambientale presso il Ministero dell'ambiente*. I rifiuti ospedalieri, che costituiscono un settore molto complesso, tant'è che si parla addirittura di rifiuti repellenti, viaggiano in ferrovia in proporzione maggiore rispetto al trasporto su strada (il 25-30 per cento dei rifiuti pericolosi trasportati su ferrovia sono rifiuti ospedalieri), come accade per i rifiuti prodotti da organizzazioni di dimensioni rilevanti e localizzate in maniera abbastanza rada sul territorio. Non credo che vi siano problemi dal punto di vista della regolamentazione. Oggi esistono due mondi: uno è quello dei trasporti, che quando accetta di portare merci pericolose le classifica secondo una graduatoria di pericolosità che segue determinati criteri; in base al materiale da trasportare, che viene classificato, si stabilisce il tipo di contenitore, nonché i controlli e le modalità di gestione del trasporto. La classificazione dei rifiuti parte invece da altre considerazioni: per esempio se sono prodotti dall'industria o dalla città. Bisogna fare in modo che queste due classifiche siano armonizzate e che ciò accada anche a livello europeo (in tal senso ci si sta muovendo a fatica).

Non sono al corrente di una particolare problematica di armonizzazione che riguardi i rifiuti ospedalieri, ma se il tema è di vostro interesse posso ampliare le mie conoscenze.

Per quanto riguarda la seconda domanda del senatore Iuliano, devo dire che si è già dato una risposta, nel senso che il sistema è esattamente quello che ha ricordato; l'applicazione che se ne sta facendo per il controllo del traffico nel Fréjus ci conferma che si tratta di un buon sistema in grado di fornirci le informazioni necessarie.

PRESIDENTE. La ringrazio per la disponibilità a fornirci ulteriori elementi.

Devo dire che in generale la sensazione è di trovarci di fronte ad un *work in progress*, nel senso che, al di là dell'impostazione normativa, che come lei ha

detto può vedere la luce nel giro di poche settimane, c'è molto da fare dal punto di vista operativo e dei controlli, oltre che da quello normativo.

MARIA ROSA VITTADINI, *Direttore generale della valutazione dell'impatto ambientale presso il Ministero dell'ambiente*. Anche dal punto di vista conoscitivo.

PRESIDENTE. È vero, manca anche la base conoscitiva, ma questa è una caratteristica di tutto il pianeta rifiuti.

Vorrei farle una domanda *spot*, che forse avrei dovuto rivolgere al dottor Bussolo, ma che per alcuni aspetti credo che riguardi anche l'accordo ferrovie dello Stato-ambiente, a proposito dello scalo di Santa Palomba, a suo tempo oggetto di cronaca nera: vi fu trovato morto un vigilante e l'indagine giudiziaria concluse che si fosse trattato di suicidio. Ci siamo recati in questo grande scalo ferroviario; abbiamo constatato la sua grandezza ma anche la scarsa possibilità di essere oggetto di controlli, soprattutto di notte; sembra inoltre, stando a talune informazioni, che vi fossero automobili che, dai riscontri effettuati, risultavano appartenere ad alcuni *clan* malavitosi. Credo quindi che tutto ciò ponga, certo non solo per Santa Palomba, una questione relativa al problema della sicurezza che abbiamo già affrontato con il dottor Bussolo. Mi auguro fortemente che nelle linee di accordo il controllo e la sicurezza riferiti al trasporto di merci pericolose e di rifiuti pericolosi siano decisamente superiori a quelli dello scalo di Santa Palomba, che dà la sensazione di un porto di mare in cui non è garantita nemmeno la sicurezza personale.

Pongo la questione come sottolineatura, fermo restando che qualora acquisisca elementi informativi al riguardo gradiremmo conoscerli. Riteniamo anche noi che il trasporto su ferrovia sia una garanzia maggiore da molti punti di vista, però è anche bene che tale garanzia trovi verifiche concrete rispetto ad una operatività che, nel caso che ho poc'anzi sottolineato, sembra invece mancare del tutto.

MARIA ROSA VITTADINI, *Direttore generale della valutazione dell'impatto ambientale presso il Ministero dell'ambiente*. La sua osservazione, presidente, mi porta a dire ancora una cosa: la ferrovia sta vivendo un momento di grande trasformazione e a volte - lasciatemi dire una malignità - ho la spiacevole sensazione che l'ambiente sia un po' l'ultima frontiera per resistere a questa trasformazione che spinge la ferrovia a comportamenti imprenditoriali che non ha mai avuto e a uscire da una situazione di totale protezione, come ferrovie dello Stato, rispetto agli andamenti di un mercato che invece va conquistato. Allora, con tutto il rispetto che ho verso la ferrovia e verso questo momento anche di trasformazione dolorosa, immagino, che la ferrovia stessa sta affrontando, credo che occorra metterla in condizione di riattrezzarsi, ma anche porre delle condizioni che le consentano di evolvere positivamente verso la nuova situazione e non di regredire verso un'ulteriore situazione di protezione.

Da questo punto di vista molte delle cose che la ferrovia oggi ci chiede di finanziarie a piè di lista non offrono alcuna garanzia di funzionare e di non essere soldi sbattuti via, se non si accompagnano ad una riorganizzazione della ferrovia capace di gestire quel mercato, di prenderselo, anche in concorrenza con altri. Io credo che la concorrenza sarà sicuramente un elemento non solo inevitabile ma anche di positiva trasformazione delle cose. Questo mi consente anche di dire, rispetto al problema che ora è stato rappresentato dal presidente, che un grande scalo dove non si sa bene cosa succede, dove è possibile che allignano addirittura zone in cui succedano

altre cose, è sicuramente un indicatore di inefficienza della ferrovia, perché uno scalo efficiente è quello dove le merci stanno poco, occupano spazio e vengono movimentate in continuazione, dove lo spazio è prezioso e viene utilizzato; ho in mente la differenza tra certi grandi luoghi dove la merce sembra abbandonata e centri intermodali dove invece le cose funzionano e dove lo spazio utilizzato è straordinariamente piccolo e straordinariamente produttivo. C'è una relazione tra le due cose.

PRESIDENTE. Ringrazio nuovamente la dottoressa Vittadini e la invito a far pervenire alla Commissione la documentazione che si renderà disponibile in materia.

Comunicazioni del presidente.

PRESIDENTE. Avverto che la Commissione tornerà a riunirsi domani, giovedì 2 dicembre, alle 13,30, per proseguire l'esame della relazione sulla Lombardia e per ascoltare il dottor Reale, presidente del comitato di supporto alla gestione commissariale per i rifiuti solidi urbani della Calabria.

La seduta termina alle 14.40.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
dal Servizio Stenografia il 13 dicembre 1999.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

Stampato su carta riciclata ecologica

STC13-RIF-133
Lire 500