

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
PAOLO RUSSO

La seduta comincia alle 14,25.

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

Comunicazioni del presidente.

PRESIDENTE. Comunico che nei giorni da domenica 28 novembre a giovedì 2 dicembre la Commissione effettuerà, secondo la programmazione dei lavori definita dall'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, una missione ad Amburgo ed Helsinki.

La Commissione, nel corso della missione, intende approfondire la conoscenza di specifiche tematiche già oggetto dell'attività finora svolta, quali in particolare le problematiche inerenti al sistema di gestione dei rifiuti speciali pericolosi, al riciclaggio di rifiuti, alla produzione di energia da rifiuto ed al sistema di trattamento dei fanghi dei canali portuali.

La Commissione intende acquisire dati ed elementi informativi su tali materie attraverso una serie di incontri di lavoro con i competenti organismi istituzionali della città di Amburgo, con i rappresentanti della Commissione ambiente del Parlamento finlandese e mediante lo svolgimento di appositi sopralluoghi presso il gassificatore di rifiuti di Lahti, in Finlandia, e l'impianto di trattamento dei fanghi dei canali portuali ad Amburgo.

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 Stefano Lenzi, responsabile dell'Ufficio legislativo di WWF Italia, e di Nunzio Cirino Groccia, coordinatore nazionale dell'Osservatorio ambiente e legalità di Legambiente.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione di Stefano Lenzi, responsabile dell'Ufficio legislativo di WWF Italia e di Nunzio Cirino Groccia, coordinatore nazionale dell'Osservatorio ambiente e legalità di Legambiente.

La Commissione ha ritenuto di procedere ad un'audizione dei rappresentanti di Legambiente e di WWF Italia in adesione alla corrispondente richiesta degli stessi, presentata al fine di approfondire talune questioni connesse alla vicenda della motonave *Rosso*, arenatasi sulla costa calabrese presso il comune di Amantea, in ordine alla quale la Commissione sta svolgendo un'apposita indagine.

Ricordo, al riguardo, che una delegazione della Commissione ha effettuato la scorsa settimana una missione a Cosenza, nel corso della quale sono stati ascoltati magistrati appartenenti alla procura della Repubblica presso i tribunali di Reggio Calabria e di Paola, in ordine alle indagini svolte su tale vicenda, nonché amministratori locali e rappresentanti degli organismi investigativi che hanno partecipato alle medesime indagini.

L'odierna audizione del dottor Nunzio Cirino Groccia, coordinatore nazionale dell'Osservatorio ambiente e legalità di Legambiente, e del dottor Stefano Lenzi,

responsabile dell'Ufficio legislativo di WWF Italia, potrà costituire l'occasione per acquisire ulteriori elementi informativi su tale vicenda e, più in generale, sugli aspetti nazionali ed internazionali del traffico illecito di rifiuti pericolosi e speciali.

Nel rivolgere un saluto ed un ringraziamento per la disponibilità manifestata, do subito la parola al dottor Stefano Lenzi e, successivamente, al dottor Nunzio Cirino Groccia, riservando eventuali domande dei colleghi della Commissione al termine dei loro interventi.

STEFANO LENZI, *Responsabile dell'Ufficio legislativo di WWF Italia*. Grazie, presidente. Tra l'altro, ho portato una memoria, oltre alla documentazione che adesso citerò, di cui lascerò una copia agli atti.

Nostra intenzione, in occasione dell'audizione di oggi, è la consegna di copia dei cinque dossier che abbiamo citato nella nota trasmessa il 3 agosto scorso e ricevuta dalla Commissione il 6 agosto, che qui elenchiamo: « Rifiuti radioattivi: il caso Italia », del 19 giugno 1995, a cura di Legambiente; « L'intrigo radioattivo », del 2 febbraio 1996, a cura di Legambiente; « La Spezia crocevia dei veleni », del 28 novembre 1996, a cura di Legambiente; « La rete », del settembre 1997, a cura di Greenpeace, e « Rifiuti connection Liguria », del 15 luglio 1997, di WWF e Legambiente.

Di due di questi dossier (« Rifiuti connection Liguria », con l'appendice « Il contributo Acna alla Rifiuti connection », elaborati da WWF e Legambiente Liguria, e « La rete » di Greenpeace) chiediamo, come a suo tempo già fatto, la segretazione. Ci rimettiamo, naturalmente, alla Commissione.

PRESIDENTE. Chiedete la segretazione su tutto?

STEFANO LENZI, *Responsabile dell'Ufficio legislativo di WWF Italia*. No, solo su due documenti.

PRESIDENTE. E non, quindi, sull'audizione nel suo complesso.

STEFANO LENZI, *Responsabile dell'Ufficio legislativo di WWF Italia*. No, solo sui due documenti che ho citato.

PRESIDENTE. Sta bene.

STEFANO LENZI, *Responsabile dell'Ufficio legislativo di WWF Italia*. Come ho detto, furono segreti a suo tempo, per cui è il caso di ribadire tale scelta.

Inoltre, vogliamo depositare copie — anche se, probabilmente, la Commissione le ha già acquisite — dei servizi giornalistici citati nella nostra nota di richiesta di audizione, in quanto riteniamo che contengano elementi rilevanti che possano essere di interesse per il lavoro di approfondimento che sta compiendo la Commissione.

Ci riferiamo ai servizi e alle interviste a firma di Riccardo Bocca, pubblicati su *L'Espresso* nel 2004: « Una nave Rosso veleno », del 10 giugno, « Naufragio radioattivo », del 9 settembre, « Indagini radioattive », del 16 settembre, « Nella memoria si è aperta una falla », del 23 settembre, « Il porto delle nebbie », del 30 settembre e « L'ingegnere affossa scorie », del 7 ottobre, nonché all'intervista a *Commerio*, a firma di Marina Martinetti, su *Panorama Economy*, dal titolo « A me m'ha rovinato Greenpeace », del 14 ottobre 2004. Probabilmente, la Commissione ne ha già copia, ma ci pareva comunque cosa utile che restassero agli atti.

Come risulta dalla nostra richiesta di audizione, vogliamo fornire a questa Commissione bicamerale elementi integrativi di valutazione che consentano, oltre a quanto già conosciuto e indagato dalla stessa, di ricomporre, per quanto a nostra conoscenza, il quadro dei traffici illeciti di rifiuti speciali e pericolosi via mare e di approfondire il fenomeno dello smaltimento in mare di rifiuti radioattivi e pericolosi anche tramite l'affondamento delle cosiddette « navi a perdere ».

Quindi, più che le nostre parole, parleranno per noi i documenti che presentiamo oggi. Ma, viste le recenti interviste ed essendo a conoscenza di memoriali sulla vicenda dello spiaggiamento della

motonave *Rosso* in località Formiciche il 14 dicembre 1990, riteniamo necessario anche soffermarci su alcune questioni che appaiono controverse, o che si vorrebbero far apparire tali, e che comunque potrebbero necessitare dell'approfondimento della Commissione bicamerale e della magistratura.

Affronteremo brevemente questi temi, facendo semplicemente la disamina delle carte, delle fonti contenute nei dossier, negli articoli di stampa e nelle dichiarazioni di esponenti delle istituzioni.

Andiamo, adesso, a toccare gli argomenti più delicati, che — a nostro avviso — meritano approfondimenti.

Cominciamo con il dossier « La rete » e con il ruolo di ODM. Nel memoriale redatto dalla compagnia di navigazione Messina (che abbiamo avuto modo di esaminare, essendo pervenuto ad alcuni degli esponenti del comitato civico di Amantea vicino agli ambientalisti) per depotenziare il ritrovamento sulla motonave *Rosso* di una mappa che presumibilmente indicava i luoghi di affondamento delle cosiddette « navi a perdere » (mappa che fu poi ritrovata, in occasione di una perquisizione nel 1995, in copia a casa del noto faccendiere — la definizione è del ministro Giovanardi — Giorgio Comerio), si afferma che all'epoca dei fatti, nel 1990, l'Oceanic disposal management, fondata dal Comerio nel 1993 (come giustamente sostengono gli armatori) non esisteva, e quindi che tale mappa non poteva essere attribuita a tale organizzazione.

Tuttavia, seppure è vero che la ODM nel 1990 non esisteva formalmente, pare altrettanto vero — come risulta alla magistratura e alle istituzioni — che Comerio operava per lo meno già dalla metà degli anni ottanta nel settore dei traffici illeciti di rifiuti. A questo proposito, ricordiamo le affermazioni del ministro per i rapporti con il Parlamento, onorevole Giovanardi, in risposta ad un'interrogazione dell'onorevole Realacci, già citate nella nostra nota del 3 agosto in cui, tra le altre cose, il rappresentante del Governo dice, con riferimento alle attività di Giorgio Comerio: « Da un'attenta analisi di documenti, è

emerso un imponente progetto per lo smaltimento in mare di rifiuti radioattivi con la scelta di vari siti che, nel pianeta ed anche nel mar Mediterraneo, avrebbero accolto i rifiuti pericolosi. In particolare Comerio, peraltro noto trafficante d'armi, aveva in animo di modificare una nave RO-RO (le stesse navi per affondare le scorie radioattive), precisamente la *Jolly Rosso*, per la costruzione di particolari ordigni (le telemine) o per l'alloggiamento e il lancio dei penetratori. Successivamente, il Lloyds di Londra appurava che la *Rosso* si era spiaggiata nel 1990. Dai registri dei Lloyds si rileva infatti che numerose sono le navi affondate in modo sospetto nel Mediterraneo. Tra queste assumono rilievo, oltre alla *Riegel*, la motonave *ASO*, affondata il 16 maggio 1979 — quindi, ben prima del 1990 — « al largo di Locri, e la motonave *Michigan*, affondata il 31 ottobre 1986 nel mar Tirreno. Per quanto riguarda la motonave *Rosso* (ex *Jolly Rosso*), famosa per essere la nave dei veleni, risulta che doveva essere adattata alla costruzione delle telemine o alla collocazione ed al lancio dei penetratori contenenti i rifiuti delle centrali nucleari di tutti i paesi europei con i quali lo stesso Comerio ha trattato e concluso contratti di smaltimento ».

Quindi, è il ministro Giovanardi che collega il nome di Comerio al « progetto penetratori » e alla vicenda delle « navi a perdere », ben prima dello spiaggiamento della motonave *Rosso* (a partire, addirittura, dalla fine degli anni settanta); egli, inoltre, inquadra proprio lo spiaggiamento della motonave *Rosso* all'interno della vicenda delle « navi a perdere » e, più in generale, lo collega ai traffici di Comerio.

La mappa su cui, a quanto risulta, già compare il logo ODM (sebbene non ancora registrato) è stata ritrovata in copia a casa di Comerio; quello stesso Comerio che, comunque, era già attivo nel campo dei traffici illeciti molto prima del 1990, in quanto si occupava anche — a detta delle istituzioni e della magistratura — di attività legate allo smaltimento in mare di rifiuti pericolosi.

E i contatti tra i Messina e Comerio — già citati dal ministro Giovanardi — avvengono, oltre che in occasione della trattativa per la vendita della motonave *Rosso*, secondo quanto risulta da un'informativa dei Carabinieri riportata nell'inchiesta de *L'Espresso* dal titolo «Una nave Rosso veleno», anche attraverso Gastone Molaschi (a casa del quale l'Arma rinviene, durante una perquisizione, «la documentazione sulla *Rosso* identica a quella rinvenuta al Comerio»), che sarà poi «responsabile per i paesi dell'est» per ODM (come risulta nel dossier «La rete» di Greenpeace, redatto nel 1997, che depositiamo oggi, e che viene segretato nel suo complesso).

La rete, quindi, era già attiva da anni e si consolida e si accredita nel tempo, anche collegandosi al progetto del gruppo di lavoro promosso dall'Agenzia per l'energia nucleare (NEA) dell'OCSE, appoggiato dalla Comunità europea, che lavora nel decennio 1978-1987, che vuole verificare la fattibilità del seppellimento di rifiuti radioattivi sotto i fondali marini, progetto che viene abbandonato per la decisa opposizione dell'opinione pubblica, ma che è stato in seguito ripreso da ODM, nonostante violi la Convenzione di Londra del 1993 sull'inquinamento marino provocato dallo scarico di rifiuti in mare. Una rete sviluppatasi, secondo quanto risulta a Greenpeace e come riportato nella nostra nota del 3 agosto scorso, tra il 1987 e il 1996 e che, al massimo del suo fulgore, avrebbe visto l'adesione soltanto in Italia di 26 aziende, che avrebbero trattato illegalmente nel 1997 qualcosa come 3 mila tonnellate di rifiuti al giorno, per un valore complessivo di 4,8 milioni di dollari di allora. Una rete che gestisce traffici illeciti di rifiuti anche radioattivi, contro le Convenzioni internazionali, che vedrebbe un ruolo rilevante di Giorgio Comerio, al contrario di quanto da questi affermato a *Panorama Economy* nell'intervista pubblicata il 14 ottobre 2004.

La gestione avverrebbe mediante contatti, attraverso ODM, con paesi africani e del Corno d'Africa — al contrario di quanto afferma Comerio su *Panorama*

Economy —, come risulta nel dossier «La rete» di Greenpeace, che ricorda come tra il 1994 e il 1995 ODM abbia contattato sedici paesi africani, sia direttamente sia attraverso mediatori: Angola, Benin, Capo Verde, Congo, Gambia, Ghana, Guinea Bissau, Guinea Conakry, Costa d'Avorio, Marocco, Senegal, Sierra Leone, Somalia, Sud Africa, Togo e Zaire.

Veniamo al capitolo riguardante la rete e il porto di La Spezia. Nel dossier «Rifiuti connection Liguria», elaborato da WWF e Legambiente Liguria, emerge il sospetto ruolo non irrilevante del porto di La Spezia, scalo di partenza della *Rosso* e sede della compagnia di navigazione Messina sino al 1997, come luogo di transito per il traffico illecito di rifiuti via mare.

Le associazioni si dicono convinte che nell'area portuale spezzina, anche sfruttando il sistema logistico fornito dalle 15 discariche (autorizzate e non) e dalle 35 cave, poste a corona del porto, si svolgesse un intenso traffico illecito di rifiuti al servizio della Liguria e di tutto il nord industrializzato del paese. Ciò sarebbe dimostrato dall'episodio, avvenuto nel 1994, del rinvenimento da parte delle autorità sanitarie di 16.700 tonnellate di rottami ferrosi provenienti dal sud Africa contaminati radioattivamente da cesio 137, che avrebbero dovuto essere imbarcati sulla *Jolly Rubino*, anch'essa della compagnia di navigazione Messina.

All'interno del ruolo centrale che La Spezia aveva nel trattamento e nello smaltimento illecito di rifiuti, bisognerebbe approfondire il ruolo svolto da Orazio Duvia nella gestione della discarica di Pitelli (gestita da Sistemi Ambientali e Ipodec, che fanno capo a Duvia, nei cui confronti è in corso il processo per disastro ambientale) e di Valle Scura (Valtec, anch'essa della galassia Duvia, che ha visto la condanna di alcuni componenti del consiglio di amministrazione per gravi reati ambientali, nel 1993 e nel 1994). Duvia — come risulta dal dossier «Rifiuti connection Liguria» —, attraverso la sua Contenitori Trasporti aveva rapporti con la società di brokeraggio Ekoground, che si

sospettava fosse coinvolta nei traffici illeciti di rifiuti via mare verso la Nigeria.

Infine, bisogna ricordare - come sottolineato nella nostra nota del 3 agosto scorso - che nel 1993 i magistrati di Napoli, Narducci e Policastro, sulla base delle rivelazioni di numerosi pentiti di camorra, fecero scattare l'operazione Adelphi (la prima inchiesta contro la Rifiuti Spa che sia stata portata a termine nel nostro paese), che coinvolse alcuni soggetti attivi nell'area di La Spezia.

Altro capitolo riguarda il carico della motonave *Rosso*. Nel memoriale, la compagnia di navigazione Messina fornisce documentazione sui materiali imbarcati nel porto di Malta. Tuttavia, non si sa cosa la *Rosso* abbia caricato nello scalo d'origine di La Spezia l'8 dicembre 1990: container, fusti o altro? Inoltre, non si sa cosa abbia imbarcato nello scalo intermedio di Napoli, prima di recarsi a Malta.

A quanto ci risulta, il solo riferimento al carico - peraltro verbale e non suffragato da documentazione - è nell'intervista resa a *L'Espresso* il 23 settembre 2004 dal presidente della compagnia, Gianfranco Messina, dove si parla di « materiale regolare, tabacco e altre cose: 9 container pieni e 25 vuoti ».

Nell'allegato 2D - Denuncia di avvenimento straordinario da parte del comandante della motonave *Rosso*, Luigi Pestarino - si parla unicamente di 9 contenitori pieni partiti da Malta. Degli altri contenitori vuoti - che sono stati sbarcati dopo lo spiaggiamento ad Amantea - perché non si dice nulla?

Inoltre, nel memoriale della compagnia di navigazione Messina viene accreditata l'idea che la motonave *Rosso* sia stata abbandonata perché si era aperta una falla che ne minacciava la sicurezza. Nelle memorie della compagnia viene documentato che si erano aperti dei fori nella bassa stiva, dai quali la motonave avrebbe imbarcato acqua, inducendo l'equipaggio all'abbandono repentino dell'imbarcazione. Ma i fori segnalati, per le loro dimensioni e per le condizioni strutturali che dovrebbero garantire la tenuta stagna di una motonave quale la *Rosso*, difficilmente

possono giustificare un tale precipitare degli eventi come quello che è avvenuto.

Comunque, nell'allegato 2C, prodotto dai Messina, che presenta un estratto dal libro giornale di bordo, è scritto chiaramente che il primo ufficiale di bordo non sentì alcun rumore sospetto di qualcosa che potesse aver creato una falla nella fiancata della motonave *Rosso*. Nell'allegato 2E viene inserito il rapporto riassuntivo sul sinistro a firma del comandante in seconda della Capitaneria di porto di Vibo Valentia Marina, Giuseppe Ballantone, il quale esclude ogni dolo nel sinistro e, conseguentemente, non ritiene di proporre ulteriori approfondimenti sul fatto. Tale documento - peraltro, senza data, presumibilmente realizzato nei primi mesi del 1991 - ha dell'incredibile, atteso che proprio il comandante Ballantone segnala la presenza sulla nave di documenti che fanno riferimento allo smaltimento di scorie nucleari e rifiuti pericolosi in genere, che nulla si sapeva di falle individuate nella nave, e così via.

Di fatto, al di là delle versioni contrastanti, risulta che la motonave *Rosso* navigava dopo l'abbandono dell'equipaggio, che il mare non era poi così mosso e che l'imbarcazione è rimasta a galleggiare dalle 10 (ora dell'abbandono da parte dell'equipaggio) fino alle 15 circa del 14 dicembre 1990, quando si è arenata in località Formiciche di Amantea.

Riguardo all'ampia apertura sulla murata sinistra (lato mare), numerosi sono i punti controversi. Anche in questo caso, il memoriale della compagnia di navigazione Messina non apporta contributi alla chiarezza, anzi solleva legittimi e ulteriori dubbi: la motonave, spiaggiata il 14 dicembre 1990 sulla costa di Amantea sul lato sinistro (lato mare), era integra (lo dice anche il Messina). La compagnia di navigazione Messina, per giustificare ciò, allega foto ove viene omessa la data in cui le stesse sono state scattate: certamente, si tratta di foto scattate nell'immediatezza del sinistro, quando il mare si era calmato, presumibilmente nel dicembre 1990. La

compagnia Messina afferma che successivamente la mareggiata del 17 febbraio 1991 creò l'ampia falla.

Tra il momento in cui la motonave si è arenata (14 dicembre 1990) e la forte mareggiata (17 febbraio 1991), vi è un lasso di tempo di oltre due mesi, periodo in cui sulla motonave *Rosso* operarono varie ditte per conto della società Messina (tra cui la Smit Tak). Non solo, ma la compagnia di navigazione Messina ha consegnato una serie di foto scattate da lontano, ove è evidenziato (in modo per nulla chiaro) lo squarcio causato — sempre a detta della compagnia Messina — dalla mareggiata del 17 febbraio 1991. In una foto successiva, vi è un primo piano dello squarcio: forse la società Messina non si è ricordata di togliere la data, in quanto in essa compare la data 29 aprile 1991, ossia ben oltre due mesi dopo la mareggiata e ben oltre tre mesi dopo lo spiaggiamento!

Sul ruolo della Smit Tak c'è da dire che questa non solo ha operato il recupero del sommergibile nucleare russo *Kursk*, inabissatosi nel mar Artico alcuni anni fa ma che, anche prima del 1990, era intervenuta in varie parti del mondo per operare la decontaminazione di derivanti da vari inquinanti, in particolare radioattivi.

Parliamo, poi, dello smaltimento del carico della *Rosso*. Com'è noto, gli ambientalisti chiedono — in accordo con il comitato civico di Amantea — che si proceda alla bonifica della discarica comunale di Grassello, attualmente dismessa, ove risulta ufficialmente interrato il carico della nave. Si chiedono interventi anche in località Foresta, nell'alveo del fiume Oliva, e nelle aree adiacenti, zona in cui è emersa la presenza di granulato di marmo e di fanghi industriali.

Novità di rilievo, tutta da approfondire, è quella del rinvenimento in mare, davanti alla spiaggia di Formiciche, di una grande discarica di materiale che si sospetta provenga dalla motonave *Rosso*. Infatti, in un sopralluogo del 25 agosto, il giornalista Riccardo Bocca, coadiuvato da personale della ditta Blue Tek Impresa Mare (specializzata in ricerche subacquee), rilevava a 30 metri al largo della spiaggia di

Formiciche, per centinaia di metri, una sorta di discarica abusiva subacquea, con materiali che molto probabilmente facevano parte della struttura e del carico della motonave *Rosso*.

« Due gli elementi » — scrive Riccardo Bocca su *L'Espresso* del 9 settembre 2004 (« Naufragio radioattivo ») — « che hanno attirato l'attenzione dei sub: il primo è un grande corpo metallico a forma di parallelepipedo che a 50 metri dalla costa sbuca dal fondale per 15 metri circa di lunghezza e 8 metri di larghezza, un contenitore massiccio, dicono i sub. Il secondo elemento è un portacontainer gemellato, lungo circa 10 metri e ribaltato sul fondo, a 20 metri dalla riva. Sotto, testimoniano i sub, si intuisce della lamiera ».

A questo proposito, nell'intervista rilasciata a Riccardo Bocca, pubblicata su *L'Espresso* del 23 settembre 2004, dopo che il giornalista afferma: « Fatto sta che ancora oggi sul fondale di Formiciche i sub hanno trovato una distesa di materiali riconducibili alla *Rosso*. E questo malgrado la Capitaneria di porto di Vibo Valentia affermi il contrario in un documento », il presidente della compagnia di navigazione, Gianfranco Messina, dichiara testualmente: « È pacifico che della roba sia rimasta là sotto. Non lo contesta nessuno ».

Credo che i commenti siano inutili. Per quanto ci riguarda, ho concluso.

Sappiamo che la Commissione si è già attivata e di questo vi ringraziamo; già nella richiesta di audizione abbiamo attestato il vostro interesse sulla problematica. Nelle nostre istanze, chiedevamo di approfondire in maniera esauriente tutti gli scenari legati al traffico illecito di rifiuti via mare, di verificare quali fossero le connessioni tra gli eventi che sono emersi nello svolgimento dell'inchiesta della procura di Paola, di chiedere alla Presidenza del Consiglio, al dipartimento per la protezione civile, al Ministero dell'interno e al Ministero dell'ambiente di arrivare finalmente a stabilire una mappa istituzionale delle cosiddette « navi a perdere », di fornire personale adeguato a concludere l'indagine, che sembra avviata comunque a conclusione tra alcuni mesi (per lo meno,

lo speriamo) e, infine, di intervenire urgentemente affinché sia oscurato il sito web ODM, che è ancora in funzione ed accessibile al pubblico.

PRESIDENTE. La ringrazio, dottor Lenzi. La parola al dottor Groccia.

NUNZIO CIRINO GROCCIA, Coordinatore nazionale dell'Osservatorio ambiente e legalità di Legambiente. Grazie, presidente. Il dottor Lenzi ha fatto una disamina approfondita e chiara del lavoro svolto in quest'ultimo periodo, a quattro mani, da Legambiente e WWF. Se il presidente ritiene, lascerò agli atti materiale sulle cosiddette «navi dei veleni», visto che Legambiente ha cominciato ad occuparsene sin dal 1995, quando elaborammo i dossier sui rifiuti radioattivi.

Il nostro è un piccolo contributo di conoscenza per cercare di far piena luce su una vicenda che ancora mantiene dei lati oscuri. Molti sono gli elementi raccolti. Il lavoro che sta facendo la Commissione è davvero straordinario ed importante: noi lo stiamo seguendo da vicino, visto che i nostri rappresentanti sono stati auditi anche nell'ambito della missione a Cosenza. Vi è, dunque, un interesse particolare a far luce su un altro pezzo nero del nostro paese — mi riferisco alle «navi dei veleni» — anche perché gli elementi raccolti da diverse fonti (giudiziarie, governative, parlamentari) hanno accertato in maniera chiara ed inequivocabile che alcuni fatti sono successi.

Ricordo un passaggio chiaro, contenuto in un intervento dell'allora procuratore capo, Antonio Catanese, svolto in un convegno organizzato a Napoli dalla Commissione d'inchiesta istituita nella precedente legislatura: ebbene, Catanese disse in maniera chiara che, oltre ad occuparsi dell'affondamento della *Rigel*, aveva raccolto del materiale circa l'affondamento di altre trentadue navi nel Mediterraneo.

Chiediamo, soprattutto, che sia fatta piena luce sulla questione delle «navi a perdere», un fenomeno che non è esclusivamente italiano, come dimostra il lavoro svolto in questi ultimi tempi. Chie-

diamo alla Commissione di dar vita ad un'iniziativa di carattere parlamentare nei confronti dell'Unione europea: la questione delle navi affondate nel Mediterraneo non riguarda esclusivamente la competenza territoriale del nostro paese, ma un po' tutta l'Unione europea. Forse, un'iniziativa in termini di conoscenza e di raccolta di informazioni ad opera del Parlamento europeo potrebbe consentirci di giungere ad un quadro chiaro, visto che alcuni documenti parlano di venti, altri di trenta ed altri ancora di quaranta navi: un numero che, sia pur variabile, è comunque sintomatico della gravità del fenomeno.

Una battuta al volo sui traffici illeciti a livello nazionale. Abbiamo un osservatorio *ad hoc* sul fenomeno dei traffici e dello smaltimento illecito di rifiuti. L'articolo 53-*bis* del decreto legislativo n. 22 del 1997 sta svolgendo tutta la sua valenza e la sua efficacia, anche se qualcuno lo ha contestato, affermando che si tratta di norma un po' farraginoso rispetto alle esigenze prettamente giudiziarie. Questo articolo dimostra la sua validità e, così facendo, dimostra — ahimè — tutta la gravità della situazione nel nostro paese: ormai, lo smaltimento illecito di rifiuti non è più questione che riguardi aree limitate del nostro paese (mi riferisco alle classiche rotte nord-sud) ma è fenomeno che interessa tutto il territorio nazionale.

Grazie al lavoro straordinario svolto dalle forze dell'ordine — in particolare dal comando tutela ambiente dell'Arma dei carabinieri e dal Corpo forestale dello Stato — si sono accertati casi di traffici e di smaltimenti illeciti che non appartengono esclusivamente al sud del paese: le ultime inchieste hanno riguardato le provincie di Alessandria, Udine e Forlì. E il primo caso di arresto ha riguardato la procura di Spoleto, nel febbraio 2002.

Insomma, l'articolo 53-*bis* dimostra tutta la sua validità ma, al tempo stesso, testimonia la gravità dei traffici in corso nel nostro paese, non solo al sud. Pertanto, apprezziamo con maggior enfasi il lavoro che sta facendo la Commissione, volto soprattutto a elaborare specifiche fattispecie di delitti contro l'ambiente e ad intro-

durle nel codice penale. Abbiamo partecipato al convegno tenutosi la scorsa settimana, nel quale il presidente ha portato a conoscenza lo stato dell'arte in materia; aspettiamo con particolare impazienza che la Commissione elabori e renda pubblica la sua proposta, in modo tale che entro la fine della legislatura i delitti contro l'ambiente facciano parte del nostro codice penale: è un'esigenza che proviene dal paese, è una necessità.

PRESIDENTE. La ringrazio, dottor Groccia. Do ora la parola all'onorevole Banti.

EGIDIO BANTI. Grazie, presidente. Una domanda a proposito delle cosiddette «navi a perdere». Il fenomeno — mi riferisco soprattutto a quelle in partenza dai porti italiani — mi pare ormai ampiamente documentato in tutta la sua gravità, a cavallo fra gli anni ottanta e i primi anni novanta.

Vi chiedo, sulla base della documentazione che avete raccolto, se negli anni successivi questo fenomeno, di cui si parla meno, sia continuato, si sia rarefatto oppure se sia finito. Qualora così fosse, quali sono le ragioni? Sono state scelte altre metodologie? È il frutto di un maggior controllo sui mari italiani o, più semplicemente, i trafficanti internazionali ritengono di seguire altre strade, altre metodologie?

NUNZIO CIRINO GROCCIA, *Coordinatore nazionale dell'Osservatorio ambiente e legalità di Legambiente.* Dalle esperienze fatte e dai materiali acquisiti, possiamo dire che il fenomeno dei traffici internazionali che vengono effettuati in maniera particolare via mare, attraverso le navi, continua ancora. Ogni anno documentiamo, all'interno del rapporto sulle eco-mafie, i casi di spedizioni di rifiuti tramite navi dall'Italia verso la Cina: vi è stato un caso del quale si è occupata qualche tempo fa la procura di Milano.

Certamente, le metodologie che vengono utilizzate oggi sono cambiate rispetto a quelle degli anni ottanta e dell'inizio

degli anni novanta; che i rifiuti partissero dai paesi industrializzati e dall'Italia verso i paesi dell'Africa è testimoniato anche dal lavoro svolto dalla precedente Commissione; allo stesso tempo, si è ritenuto che dietro la morte della giornalista italiana Ilaria Alpi e del cineoperatore Miran Hrovatin potesse esservi un traffico illecito di rifiuti dall'Italia verso il Corno d'Africa.

Come detto, sicuramente le metodologie sono diverse e più raffinate rispetto a quelle per le quali si è assistito ad un'esplosione negli anni ottanta e novanta; tuttavia, dagli elementi in nostro possesso, possiamo dire che il fenomeno continua tuttora.

EGIDIO BANTI. Vorrei capire bene. Quando si parla di «navi a perdere» ci si riferisce a navi cariche di rifiuti tossici che vengono affondate dolosamente per inabissarne il carico. Altra cosa è portare il carico in Cina o da qualche altra parte: in tal caso, comunque, arriva a destinazione, anche se si tratta di una procedura illecita.

NUNZIO CIRINO GROCCIA, *Coordinatore nazionale dell'Osservatorio ambiente e legalità di Legambiente.* Relativamente al carico destinato alla Cina, dagli accertamenti svolti dal Corpo forestale dello Stato è risultato che i rifiuti indicati nel formulario erano completamente diversi da quelli giunti a destinazione.

Dunque, è mutata la modalità di smaltimento — in passato, le navi cariche di veleni venivano affondate in mare — ma l'obiettivo rimane lo stesso.

EGIDIO BANTI. Hanno trovato un mercato, insomma.

NUNZIO CIRINO GROCCIA, *Coordinatore nazionale dell'Osservatorio ambiente e legalità di Legambiente.* Certo. L'obiettivo viene perseguito lo stesso, con modalità diverse rispetto a qualche anno fa.

PRESIDENTE. Non essendovi altre richieste di intervento, ringrazio il dottor Stefano Lenzi e il dottor Nunzio Cirino Groccia, non solo per la cortesia di essere

stati qui, ma anche per l'utile documentazione che ci hanno fornito e gli elementi di riflessione che per noi sono assolutamente necessari ed importanti per comprendere questa complessa vicenda.

Mi fa piacere precisare ai responsabili di Legambiente e WWF che oggi l'ufficio di presidenza della Commissione ha assunto l'impegno di affrontare la problematica del cosiddetto delitto ambientale entro il mese di dicembre.

Ringrazio i colleghi intervenuti e dichiaro conclusa l'audizione.

Audizione di Antonio Laganà, direttore Sicurezza di sistema, Vittorio Di Trapani, direttore Relazioni con le istituzioni, Pasquale Del Nord, Project manager ambiente, Roberto Cetera, responsabile Divisione Cargo, e Anna Nisi, responsabile Normativa di trasporto e doganale, di Trenitalia Spa.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione di Antonio Laganà, direttore Sicurezza di sistema, Vittorio Di Trapani, direttore Relazioni con le istituzioni, Pasquale Del Nord, project manager ambiente, Roberto Cetera, responsabile Divisione Cargo, e Anna Nisi, responsabile Normativa di trasporto e doganale, di Trenitalia Spa.

La Commissione, nello svolgimento delle proprie attività istituzionali, intende acquisire dati ed elementi conoscitivi sullo stato di attuazione della vigente normativa in materia di gestione del ciclo dei rifiuti.

La Commissione ha ritenuto pertanto opportuno procedere all'audizione di rappresentanti di Trenitalia Spa in ordine ai profili di attività della società medesima concernenti le materie oggetto dell'inchiesta. La Commissione intende acquisire, in particolare, elementi informativi sulle modalità di attuazione della raccolta differenziata e dello smaltimento dei rifiuti prodotti all'interno dei treni e delle stazioni, per le quali il servizio di gestione è affidato alla medesima società Trenitalia, nonché in riferimento alle problematiche connesse alla movimentazione dei rifiuti

urbani o industriali; sarebbe altresì utile ricevere elementi conoscitivi in relazione alle problematiche relative alla gestione e al trattamento dell'amianto presente in parte dei materiali dei treni in via di dismissione.

Nel rivolgere un saluto ed un ringraziamento per la disponibilità manifestata dai rappresentanti di Trenitalia Spa oggi presenti, do loro la parola.

VITTORIO DI TRAPANI, *Direttore Relazioni con le istituzioni di Trenitalia Spa.* Grazie, presidente. Innanzitutto, vorrei precisare che il breve anticipo dei lavori non ha consentito all'ingegner Testore, amministratore delegato di Trenitalia Spa, di essere qui presente. Vi porto il suo saluto, così come vi porto il saluto dell'ingegner Catania, direttore generale, amministratore delegato e presidente del gruppo Ferrovie dello Stato Spa.

Le tematiche che ci avete posto sono varie e toccano diversi punti dell'articolata organizzazione del gruppo Ferrovie dello Stato. Pertanto, se il presidente lo consente, in questa audizione il dottor Laganà fungerà da relatore; gli altri colleghi potranno rispondere a domande specifiche del presidente e della Commissione.

PRESIDENTE. Certamente. La parola al dottor Laganà.

ANTONIO LAGANÀ, *Direttore Sicurezza di sistema di Trenitalia Spa.* Grazie, presidente. Mi avvarrò, per la mia relazione, della proiezione di alcune slide.

Presidente, vorrei premettere brevemente alcune note sull'organizzazione Ferrovie dello Stato Spa. Infatti, i temi che saranno trattati non sono pertinenti solo a Trenitalia Spa, ma investono altre società del gruppo Ferrovie dello Stato Spa. Con i cambiamenti organizzativi che si sono verificati, soprattutto da parte di chi non è addentro alle cose, si tende ad identificare in Trenitalia le vecchie Ferrovie dello Stato, mentre RFI — che sembrerebbe una sigla banale — nasconde il 90 per cento del patrimonio di Ferrovie dello Stato Spa. RFI, infatti, è il gestore delle infrastrutture

ai sensi della direttiva 91/440/CEE: ha poteri normatori e possiede le stazioni. Facendo il paragone con le linee aeree, RFI potrebbe essere paragonato a chi ha gli aeroporti e i controllori di volo, oltre che poteri normatori.

PRESIDENTE. Quindi, la gestione dei rifiuti nelle stazioni non è vostra.

ANTONIO LAGANÀ, *Direttore Sicurezza di sistema di Trenitalia Spa*. No, non è nostra: è di RFI, comprese le traversine e i rottami di ferro. Per quanto riguarda la gestione dei rifiuti sui treni, invece, la cosa è diversa, come vedremo nel corso di questa mia relazione.

Il gruppo Ferrovie dello Stato ha alcune società di *core business*: Infrastruttura, Rete Ferroviaria Italiana — al cui interno vi è la TAV, società che costruisce le linee ad alta velocità — e Trenitalia (con le sue società, come SITA, che si occupa di trasporto su gomma), la quale ultima è l'impresa ferroviaria ai sensi della direttiva comunitaria.

Trenitalia, insomma, possiede le risorse destinate al trasporto: rotabili, personale dei treni e *front desk*, ovvero vendita dei biglietti. Tra Trenitalia e Infrastruttura corre un rapporto duplice: intanto, Trenitalia paga un pedaggio per circolare sulle linee, sulle tracce, sugli *slot* che Infrastruttura fornisce; in secondo luogo, Infrastruttura dà il certificato di sicurezza a Trenitalia, come alle altre imprese di trasporto che, grazie ad una direttiva europea, circolano liberamente sul territorio dell'Europa.

Vi sono, poi, Italferr, Grandi Stazioni, Ferrovie Real Estate e Centostazioni, che hanno attività di raccolta e smaltimento di rifiuti.

Trenitalia Spa è organizzata su tre divisioni; inizialmente, avrebbero dovuto essere delle vere e proprie società di trasporto; poi, nel 2000, in base ad una direttiva dell'allora Presidente del Consiglio, si decise di assumere una organizzazione divisionale: il vertice è l'ingegner Testore, amministratore delegato, il quale accanto a sé ha una *corporate* delle dire-

zioni; vi sono, poi, le varie divisioni passeggeri, trasporto regionale e cargo, che seguono il *business* del trasporto e dispongono delle risorse (uomini e materiali).

L'Eurostar, ad esempio, è gestito dalla divisione passeggeri; la divisione cargo ha la gestione delle locomotive e dei carri, nonché del rapporto con i clienti. Cito, in particolare, la divisione cargo, in quanto questa — occupandosi del trasporto di rifiuti su ferro — è iscritta all'albo dei gestori per il trasporto di rifiuti. In seno alla divisione cargo c'è la società Ecolog, che si occupa non solo del trasporto, ma anche della gestione del ciclo dei rifiuti, dal conferimento allo smaltimento, compreso il trasporto, anche attraverso altri mezzi (non solo trasporto su ferro). Infine, UTMR è responsabile per l'ingegneria del materiale rotabile: oltre a provvedere agli acquisti del nuovo materiale rotabile e alla grande manutenzione, dà le norme e gli standard di manutenzione e, in quanto responsabile dell'ingegneria, gestisce la problematica dell'amianto.

RFI è l'altra società. In essa abbiamo la direzione tecnica, al cui interno vi è l'organismo normativo di certificazione; tuttavia, per quanto riguarda i temi oggi trattati, la direzione interessata è la direzione manutenzione, che provvede al rinnovo e alla manutenzione dei binari, delle linee, e così via: i rottami di ferro — binari, scambi, pali, eccetera — vengono gestiti in tale ambito.

Vorrei distinguere, adesso, tra il trasporto e la produzione di rifiuti. Quando parlo di trasporto, mi riferisco al caso in cui trasportiamo rifiuti conferiti da terzi o anche da Trenitalia, sia direttamente, con la società Cargo, sia in modo logistico più integrato con la società Ecolog. Nel caso della produzione di rifiuti, abbiamo i rifiuti industriali veri e propri delle officine di Trenitalia, le traverse di RFI e i rifiuti solidi urbani, che si producono sia sui treni che nelle stazioni. Questo, quindi, è un ambito che condividiamo.

Vi è poi la rottamazione — è un tema specifico che rientra sempre nella produzione di rifiuti — che riguarda i carri amiantati, il materiale rotabile e i binari.

Andiamo al tema del trasporto rifiuti tramite ferrovia. Noi ci muoviamo nel rispetto della normativa recata dal decreto legislativo n. 22 del 1997 e successive modificazioni, dai decreti attuativi, dal regolamento comunitario 259/93/CEE sul trasporto transfrontaliero e dal decreto ministeriale n. 406 del 1998, che dà le linee guida per l'iscrizione all'albo dei gestori di rifiuti. Trenitalia Spa è iscritta all'albo dal novembre 2003 in tutte le categorie, dalla prima alla quinta, in classe A e, di conseguenza, può trasportare rifiuti di tutte le tipologie. Poteva farlo anche prima perché, essendo azienda di Stato, era soggetta a leggi speciali che le conferivano tale possibilità, con l'esclusione dei rifiuti urbani, se non ricordo male.

Dobbiamo rispettare, poi, le norme comuni del trasporto su strada — le ADR — e le norme RID, più specifiche, per il trasporto tramite ferrovie.

Nelle *slide* viene riportata — ovviamente, per sintesi — la procedura con cui Trenitalia Cargo accetta un carico di rifiuti (in obbedienza alle direttive che ho citato), lo gestisce, lo trasporta e lo consegna al destinatario ovvero alla frontiera; oppure, lo riceve alla frontiera per portarlo in Italia.

Il conferitore dovrà produrre il FIR, il documento unico per treno completo, in modo che rimanga traccia del trasporto in tutte le sedi in cui il rifiuto è stato trattato fino alla Gestione merci, che dovrà verificare la completezza dei dati riportati sulla lettera di vettura: tipologia, caratteristiche di pericolo e il periodo massimo nel quale i rifiuti possono permanere nei carri. Prima della partenza del treno Gestione merci aggiunge alla documentazione presentata dal conferitore la copia autenticata dei decreti di iscrizione all'albo, dopo di che si rapporta con chi compone il treno e con chi lo verifica per controllare che ci siano le necessarie etichette, che il trasporto sia condizionato regolarmente e così via, e ne trattiene copia. Questo per mostrarvi come l'attività del trasportatore segua le specifiche prescrizioni previste dalla legge in proposito.

Oggi si trasporta su ferro circa l'1 per cento dei rifiuti, ma noi auspichiamo di riuscire ad incrementare questa percentuale, perché il treno rispetta l'ambiente e segue le procedure rigorose che avete visto, conferire è sempre più conveniente sotto i vari profili, legali ed ambientali. Esistono i margini perché questo si possa fare.

Disponiamo dei dati relativi al periodo 2000-2002 fino al 2004. Va detto che è intervenuta un'evoluzione, nel senso che l'accettazione, il trasporto ed il conferimento sono gestiti in via informatica. Mentre prima le varie dichiarazioni MUD andavano sul territorio, oggi è operativo un sistema informatico che permette di fornire dati quasi in tempo reale e che consente non solo di tracciare il treno mentre viaggia ma anche di sapere in tempo reale, grazie anche ad altri sistemi di cui disponiamo, dove sono i trasporti in questione. I dati che vi illustrerò rispecchiano la procedura manuale — sono dati ottenuti con un certo ritardo — fino ad arrivare al dato registrato in via centralizzata. Avremo quindi un solo MUD centralizzato per tutta Trenitalia.

Ad aprile 2005 verrà consegnata alla camera di commercio di Roma — nella documentazione si parla erroneamente di Torino, dove si trova il server del Centro gestione merci — la prima dichiarazione MUD, per la totalità dei rifiuti trasportati dalla divisione cargo, redatta con la nuova procedura informatica. Prima le dichiarazioni venivano portate alle camere di commercio, mentre oggi, attraverso degli accordi, producendo i documenti a livello centralizzato con un sistema informativo diffuso, il rapporto può essere tenuto con la sola camera di commercio di Roma. Abbiamo 280 gestori merci sull'intero territorio nazionale ed esiste un computer collegato in rete con il centro gestione merci di Torino. I dati affluiscono dalla periferia verso il centro (e poi eventualmente vanno anche verso la periferia).

Esiste un sistema a rete che assicura la conformità legale e garantisce il rispetto delle prescrizioni legali del settore rifiuti (registrazione, controllo della documenta-

zione e così via); quindi, non c'è più un documento cartaceo che può anche perdersi ma un qualcosa custodito in una banca data controllata. Tale sistema inoltre, come ho già detto, consente di ottenere dati ed informazioni in tempo reale e sempre aggiornati circa i flussi di rifiuti attraverso il paese (conosciamo l'origine, la destinazione, il tipo, il peso), nonché di avere sotto controllo la posizione dei carri merci, incrociando tali informazioni con quelle del SIR, che è un sistema informativo dei carri merci. Abbiamo quindi in tempo reale l'informazione sul posizionamento dei carri sulla rete.

Nella documentazione troverete un esempio di maschera informatica nella quale vengono computati i dati del FIR, la lettera di vettura (tutti i dati sono ovviamente controllati nella loro coerenza e correttezza), la data di arrivo e di transito, fino all'arrivo alla stazione finale, dove si chiude il ciclo.

Qualche dato per il periodo 2000-2004: verso l'estero e verso l'Italia il totale trasportato si evolve da circa 230 mila tonnellate fino a 650; nonostante questo, siamo una piccola parte nella quota di mercato del trasporto su ferro. Nel 2000 Trenitalia nelle proprie officine ha prodotto rifiuti speciali per 32 mila tonnellate, di cui 6 mila sono state trasportate in proprio e 25 da operatori terzi, nonché 31 mila conferite a terzi per recupero. Delle 32 mila tonnellate di rifiuti prodotti, mille sono in deposito temporaneo. Se alle 163 mila tonnellate trasportate dall'estero in Italia aggiungiamo le 36 mila trasportate dall'Italia verso l'estero e le 31 mila conferite a terzi, il dato complessivo relativo al trasporto annuo del 2000 è pari a 230 mila tonnellate. Nel 2001 le 230 mila tonnellate sono diventate 657 e nel 2001 650 mila.

Nella documentazione troverete in dettaglio i dati relativi ai rifiuti urbani misti trasportati dalla Campania (codice CER 200301) per gli anni 2000-2002, con i quantitativi — Ecolog in questo ha avuto una parte fondamentale — in origine e in destinazione, e tutto questo con dati gestiti in maniera cartacea. I paesi destinatari di

questi rifiuti sono la Germania e l'Austria. Per il periodo gennaio-ottobre 2004 mancano i dati di produzione delle officine, perché non sono disponibili per ora in tempo reale. Ad ottobre 2004 — fonte dei dati è il SIM, il sistema informativo merci — abbiamo registrato 756 mila tonnellate, di cui 254 mila trasportate dall'estero in Italia e 316 mila trasportate verso l'estero.

Quanto al trasporto transfrontaliero, in esportazione dall'Italia il totale di 1.116.000 tonnellate, nel periodo gennaio-ottobre 2004, per l'87 per cento dall'Italia verso la Germania e il resto, con percentuali minori, verso la Svezia e la Slovenia. La Germania manda la merce verso l'Italia, mentre l'Olanda detiene ancora una percentuale a due cifre e poi scende a percentuali con una sola unità. I rifiuti urbani trasportati nel periodo gennaio-ottobre 2004 dalle varie stazioni emittenti — Battipaglia, Maddaloni, Marcianise, Trento, Bolzano — verso l'estero, sono andati prevalentemente in Germania; quindi, anche in questo caso la Germania detiene il record, ma anche i rifiuti urbani misti in arrivo vengono prevalentemente dalla Germania, con l'indicazione delle stazioni di origine o di destinazione.

I quantitativi di trasporto gestiti da Ecolog oggi costituiscono circa il 15 per cento della quota di trasporto su ferro; Ecolog trasporta anche via strada, e la differenza è che Cargo, quindi Ferrovie, è trasportatore, mentre Ecolog usa le Ferrovie come trasportatore su ferro ma si occupa della gestione completa dall'inizio fino allo smaltimento. Usa indifferentemente gomma e treno, ma i dati evidenziano che all'inizio del 2001 la quota su ferro era del 20 per cento e oggi siamo all'80 per cento.

In ordine al recente accordo tra il comune di Napoli e quello di Bologna per conferire i rifiuti urbani del primo al secondo, il vincolo è rappresentato dal fatto che i rifiuti viaggino solo su ferro. Invia Napoli e smaltisce Bologna, con l'impegno che il trasporto sia su ferro.

PRESIDENTE. Quello tra Bologna e Napoli è un impegno ecologico!

ANTONIO LAGANÀ, *Direttore sicurezza di sistema di Trenitalia Spa*. Ecolog è l'azienda leader in Europa nella logistica ambientale; è nata nel 2001 in seno al gruppo FS su sollecitazione della Commissione parlamentare d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti. Delle merci trasportate in Europa, 19 sono rifiuti. Le nuove normative dei singoli Stati membri incrementano il *business* logistico; il *business* dei rifiuti è anticongiunturale. Il 30 per cento dei rifiuti è gestito in maniera illecita o criminale. Purtroppo siete qui anche per lavorare su questo. Prima dell'emanazione del decreto n. 22 del 1997 si andava — non devo dirlo a voi — attraverso produzione e smaltimento, oggi si va attraverso il ciclo integrato con il trasporto.

Ecolog propone soluzioni di gestione integrata di alta funzionalità rispetto alle vigenti norme comunitarie e del contesto ambientale, operando in *partnership* con soggetti qualificati nel settore del trasporto, smaltimento, trattamento e recupero, con garanzia di sicurezza e certificabilità-tracciabilità dei servizi e con soluzioni tecnologiche altamente specializzate.

Qualche dato interessante su Economix: gli investimenti iniziali su Ecolog sono stati pari a 400 mila euro. Il giro d'affari consolidato in questo lasso di tempo — 2000-2004 — è pari a 150 milioni di euro fatturato su Trenitalia, perché ovviamente Trenitalia fattura la frazione, il treno, il macchinista, la traccia, per 60 milioni circa, con margini restituiti all'azionista, che poi è la stessa Trenitalia, di 7,5 miliardi. Il valore stimato attualmente dell'azienda è superiore o uguale a 16 miliardi.

I principali progetti realizzati hanno riguardato la bonifica di Porto Marghera, l'emergenza rifiuti in Campania (è nata per questo), il trasporto intermodale dei rifiuti a Roma, la bonifica dell'ex ACNA di Cengio ed i rifiuti urbani di Milano. La prima soluzione nazionale di bonifica ha riguardato i terreni contaminati presenti a Marghera per un totale di 23 mila tonnellate. Ecolog ha definito il progetto logistico con *partnership* internazionali. Dal 2001 Ecolog opera come *general contractor* e commissario di

Governo; ha soluzioni logistiche integrate per i rifiuti urbani con trasporti ferroviari a frequenza giornaliera dalla Campania fino agli impianti in Austria ed in Germania. Oltre 600 mila tonnellate di rifiuti sono affidate ad Ecolog.

Per quanto riguarda altre attività, sempre in Campania si è operato sulle balle di rifiuti trasportate sui carri chiusi. Poi è stato stipulato accordo di programma con il Ministero dell'ambiente, con la regione Lazio e con il comune di Roma per il trasporto integrato strada-ferrovia dei rifiuti solidi urbani, con l'utilizzo di speciali casse scarrabili, accordo che prevede tre treni ogni notte verso gli impianti di trattamento. Il carro, disponendo di un pianale ruotante, può ospitare il container di rifiuti che direttamente viene inserito su quella rotaia e successivamente svuotato, il tutto in piena sicurezza.

Inoltre Ecolog ha vinto il lotto principale della gara per l'allontanamento dei rifiuti urbani che Milano non è in grado di gestire. Dal 1° gennaio 2004 ogni giorno vengono gestite 50 tonnellate di rifiuti urbani. Il progetto prevede la pressatura e l'imballaggio presso l'area di trasferimento AMSA ed il trasporto su gomma sino a Milano smistamento, e da qui partono quattro convogli ogni settimana per 800 tonnellate nette. Lo smaltimento dei rifiuti avviene in discarica presso Dresda, in Germania.

Per quanto riguarda il settore produzione di rifiuti di Trenitalia o di RFI, ricordo che questo secondo grande capitolo viene operato sotto la normativa del decreto n. 22 del 1987 e successive modifiche e con le norme ADR su strada e norme RID su ferrovia. Gli impianti industriali sono 83 officine di manutenzione rotabile su tutto il territorio nazionale. Comprese le grandi riparazioni, in tutto abbiamo circa 90 officine. Per quanto riguarda per esempio gli impianti che ospitano la produzione rifiuti che servono l'ETR 500, dislocati sul territorio, ne abbiamo una a Firenze, a Milano Martesana, a Roma e a Napoli.

Quanto ai processi che si svolgono nelle officine per la produzione ed il tratta-

mento fino al conferimento del rifiuto speciale, il processo è descritto in qualità, anche perché ricordo che già da tempo in Trenitalia si stanno avviando i progetti e le implementazioni di sistemi di gestione integrati sicurezza del lavoro e ambiente, secondo gli standard 18001 OHSAS del lavoro e 14001. Anzi, laddove si inserisce il sistema di gestione noi siamo sempre più in grado di smaltire i rifiuti in maniera differenziata.

Trenitalia nel 2002 ha pubblicato — e pensa di farlo anche nel 2005 — il rapporto ambientale, dove proprio a proposito della politica dichiarata dalla società si legge l'impegno a puntare ad una riduzione dei rifiuti e ad un loro riciclo e recupero.

Per quanto riguarda i rifiuti speciali, pericolosi e non, il quantitativo dei rifiuti prodotti in Trenitalia nel 2001-2002 si attesta su un totale che si attesta sulle 65-70 mila tonnellate l'anno. Quanto alle tipologie, la maggior parte sono soluzioni acquose di lavaggio del rotabile sottoposto a manutenzione nelle officine di manutenzione rotabile. Ci sono poi rifiuti come oli esausti, accumulatori al piombo, fanghi contenenti sostanze pericolose o altro. Quanto alla ripartizione in tonnellate, il piombo viaggia al 6 per cento, gli oli esausti al 5 per cento. Nel 2001 le composizioni variano, ma dipende dalle fluttuazioni della produzione.

Per quanto riguarda gli accumulatori, noi li conferiamo — e dunque c'è un riciclaggio completo — all'associazione del recupero accumulatori, e lo stesso avviene per gli oli esausti. Il ferro e l'acciaio vengono riciclati sull'ordine del 90 per cento, così come gli imballaggi, riciclati e recuperati al 70 per cento.

Quanto ai rifiuti non pericolosi, nella documentazione c'è la serie storica dei rifiuti pericolosi o non pericolosi prodotti nelle officine, suddivisi per regioni. Interessante è il *trend* dal 2000 al 2002, in quanto la percentuale dei rifiuti recuperati passa da circa il 30 per cento ad oltre il 60-70 per cento. Viceversa, i rifiuti smaltiti calano da meno del 40 per cento al 20 per cento.

RFI è impegnata nella gestione dell'attività di recupero e smaltimento delle traverse in legno, che contenevano olio di kerosol, oggi considerato rifiuto pericoloso. Attualmente il presidio del processo è affidato alla selezione di fornitori qualificati, attraverso uno specifico bando di gara europeo, ad effettuare il servizio di recupero e di smaltimento. I requisiti principali imposti da RFI per la positiva selezione dei fornitori sono il possesso delle autorizzazioni ed iscrizioni ambientali, ai sensi della normativa nazionale e comunitaria, la presentazione di un progetto di attività che preveda interventi di trattamento definitivo sul materiale, l'esclusione dei progetti che, non comportando un effettivo trattamento, trasformazione, distruzione del materiale, sono limitate a soluzioni di messa in riserva, deposito o smaltimento in discarica, il possesso di un certificato, da parte della società, di un sistema di qualità alla norma UNI-EN ISO 9000:2000 o UNI-EN ISO14001:1996.

Per le traverse è prevista un'autorizzazione ai sensi del decreto legislativo n. 22, articoli 27 e 28; per gli impianti di recupero e smaltimento ubicati in altri Stati — perché le traverse vengono mandate in altri paesi — occorre il possesso di documentazione equipollente. Per ciò che concerne il trasporto su gomma o su ferrovia all'interno del territorio nazionale, ci si sta orientando verso un maggiore utilizzo di Ecolog. Non è ancora attuato ma è allo studio un accordo di programma su questo.

Per il trasporto su gomma o su ferrovia all'interno del territorio nazionale è necessario il certificato dell'albo nazionale delle imprese che effettuano la gestione dei rifiuti, e per il trasporto transfrontaliero vale quanto previsto dal regolamento CEE n. 259 del 1993 e successive modificazioni ed integrazioni. Il servizio di prelievo, trasporto e recupero è affidato ad un'impresa sita in Svezia; con i nuovi accordi ci sarà poi uno *shift* anche verso la Germania. La destinazione finale dei rifiuti è costituita dall'impianto di termocombustione, sito in Svezia, finalizzato alla