



**Consiglio regionale
Assemblea legislativa della Liguria
Gruppo Unione a Sinistra – Sinistra europea**

Genova, 3 agosto 2007

Al Signor Presidente
del Consiglio regionale
SEDE

INTERROGAZIONE CON RISPOSTA IMMEDIATA

OGGETTO: Aree ferroviarie dismesse nel Ponente ligure.

Il sottoscritto Consigliere regionale

APPRESO che la Regione Liguria nell'ambito del Programma di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio (P.R.U.S.S.T.), denominato "Riuso dell'ex ferrovia del ponente ligure nella tratta Ospedaletti - San Lorenzo al Mare e realizzazione di interventi di riqualificazione urbana, ambientale e paesistica della fascia costiera", ha affidato alla società Area 24 S.p.A. l'attuazione dell'intervento "Pista ciclabile" sul sedime ferroviario dismesso e che da detta società sono stati affidati lavori in corso di svolgimento;

RITENUTO che le aree ferroviarie dismesse esistenti in questione, una volta asportati i binari, le traversine in legno, la rete elettrica e le apparecchiature a terra, possono presentare i seguenti gravi indizi di rischio igienico-sanitario ed ambientale:

- per 129 anni, tra il 25 gennaio 1872 ed il 27 settembre 2001, il sedime ferroviario in questione è stato ininterrottamente sottoposto all'impatto altamente inquinante prodotto dall'esercizio di una linea internazionale a binario unico e ad elevatissima intensità di traffico merci e passeggeri;
- la letteratura tecnico-scientifica e le comuni conoscenze a livello internazionale ascrivono la contaminazione dei sedimenti ferroviari a molteplici cause, tra le quali figurano ai primi posti: il rilascio al suolo di olio sintetico contenente PCB presente nei vettori in concentrazioni variabili per applicazioni lubrificanti, idrauliche, di trasferimento del calore, dielettriche e di altro tipo; la presenza di amianto nel pietrisco ferroviario; il trattamento delle traversine in legno impregnate con olio di creosoto per resistere agli attacchi di parassiti vegetali, animali ed agli agenti atmosferici; l'impiego sistematico di formulati chimici a base di bifenilclorurati e di composti di idrocarburi policiclici aromatici e fenoli per il diserbo dei binari e delle massicciate; il rilascio al suolo, anche in quantità minime, di inquinanti diversi allo stato liquido e solido in conseguenza di avarie, incidenti, lesioni, danneggiamenti, perdite e malfunzionamenti dei contenitori, imballaggi, colli e recipienti fissi o mobili trasportati;

- a partire dagli Anni Trenta nelle ferrovie italiane e internazionali con l'elettificazione dei vettori e l'automatizzazione dei comandi e dei segnali l'olio sintetico contenente PCB, sotto oltre ottanta denominazioni commerciali tra cui le più note Askarel, Apirolio, Aroclor, Phenoclor e Kanechlor, grazie alle sue proprietà ignifughe, dielettriche e di stabilità termica, ha avuto una utilizzazione generalizzata come liquido isolante, di raffreddamento e lubrificante nei trasformatori e condensatori e come fluidificante nei circuiti idraulici; però proprio queste sue caratteristiche, ed in particolare l'inerzia chimica, la bassa idrosolubilità, la stabilità all'ossigenazione, la viscosità in un ampio spettro di temperature e la ridotta infiammabilità lo hanno fatto includere a pieno titolo dalla Convenzione di Stoccolma del 22 maggio 2001 nella "sporca dozzina" dei POP (Persistent Organic Pollutants) prioritari essendo fortemente bioaccumulabile, poco biodegradabile e con tempi di rientro nei limiti di accettabilità che si misurano in decenni
- la pericolosità dei PCB era nota a livello internazionale già negli Anni Quaranta ma negli Stati Uniti solo nel 1972 l'EPA (Environmental Protection Agency) ne ha vietato la produzione, il commercio e l'uso ed altrettanto è accaduto in Svizzera relativamente all'impiego in sistemi aperti; quanto all'Europa, la prima Direttiva che è intervenuta in materia risale al 27 luglio 1976 (n. 76/769/CEE) e conteneva unicamente "restrizioni all'immissione sul mercato e all'utilizzo" mentre il vero e proprio divieto è intervenuto soltanto il 1° ottobre 1985 con la Direttiva n. 85/487/CEE che, però, ha consentito agli Stati Membri l'utilizzazione di impianti e apparecchi "fino all'eliminazione o fino al termine della durata operativa", facoltà di cui l'Italia si è avvalsa col D.P.R. 24 maggio 1988 n. 216 estendendo la deroga al rabbocco di impianti ed apparecchi "in buono stato di conservazione" qualora manchino fluidi sostitutivi. Infine, soltanto la Direttiva n. 91/689/CEE del 12 dicembre 1991 ha classificato come "rifiuti pericolosi" quelli contenenti PCB/PCT, nell'ambito di una strategia di decontaminazione che è ancora lontana dall'essere conclusa;
- in Italia la normativa vigente in materia è contenuta nel "Decreto Ronchi" (D.Lgs. 5 febbraio 1997 n. 22) che tra i "Rifiuti pericolosi" include anche "Qualunque materiale contaminato da un prodotto della famiglia dei dibenzofurani policlorurati"(Allegato G-1 n. 17) e nel relativo Regolamento (D.M. 25 ottobre 1999 n. 471) che per i terreni destinati a verde pubblico privato e residenziale definisce in 10 nanogrammi (0,001 mg.) per ogni chilogrammo di terra il limite massimo di accettabilità della contaminazione da diossine e dibenzofurani;
- la società RFI S.p.A., proprietaria dei sedimi ferroviari in esercizio su tutto il territorio nazionale, dedica annualmente un apposito capitolo del suo "Rapporto Ambientale" all'amianto ed ai "Policlorobifenili e policlorotrifenili (PCB e PCT)" e nell'aggiornamento 2003 (pag. 17) indica nello studio della "decontaminazione del pietrisco ferroviario contaminato" e nella definizione delle procedure di intervento uno dei punti qualificanti della collaborazione avviata con il Consiglio Nazionale delle Ricerche;
- la tossicità dei PCB/PCT si esercita al 90 % mediante la catena alimentare col deposito nei tessuti adiposi dell'uomo per assunzione prolungata di dosi giornaliere superiori a 30-60 microgrammi, limite indicato dalla Organizzazione Mondiale della Sanità, e produce danni a fegato, reni, cute e sistema immunitario e riproduttivo, senza escludere effetti oncogeni; il bioaccumulo lungo la catena trofica comporta il loro trasferimento ai grassi degli organismi viventi soprattutto attraverso l'assunzione di acqua e di sostanze animali, vegetali e minerali contaminate;
- la mappatura delle linee in cui è presente pietrisco ferroviario con presenza di componenti amiantate naturali è individuata nel "Rapporto Ambientale - aggiornamento 2003" come finalità primaria della collaborazione avviata con il Consiglio Nazionale delle Ricerche;
- la testimonianza più recente ed emblematica della possibilità di contaminazione da amianto del ballast e sottoballast ferroviario dismesso proviene dalla Città di Torino con riferimento all'acquisto da RFI S.p.A. delle aree del Lingotto occorrenti per la realizzazione dell'"Oval",

l'impianto di pattinaggio veloce delle Olimpiadi Invernali 2006; la deliberazione del Consiglio comunale 24 gennaio 2006 n. 13 dà conto, infatti, della "compromissione ambientale del sito" per presenza di amianto in matrice sia friabile che compatta "nel pietrisco costituente la massicciata ferroviaria da rimuovere" e del progetto preliminare di bonifica, redatto dalla "Golder Associated", ed anche della contaminazione superficiale e non omogenea da idrocarburi pesanti e da metalli;

- un caso analogo è stato preso in considerazione addirittura da una legge regionale (L.R. Piemonte 7 aprile 2000 n. 42) di assegnazione di un contributo regionale a favore dei Comuni di Nibbiola e di Vespolate per la bonifica di siti inquinati da pietrisco ferroviario contenente amianto (Piano di caratterizzazione e progettazione dell'intervento: € 115.000,00; messa in sicurezza di emergenza € 182.500);
- l'olio di creosoto, sostanza dichiarata cancerogena (Direttiva 2001/90/CE della Commissione del 26 ottobre 2001) e classificata come rifiuto pericoloso non riutilizzabile sulla base dei più recenti aggiornamenti del catalogo europeo dei rifiuti, è stato sistematicamente usato in Italia e nelle principali reti europee come impregnante delle traversine in legno; le traversine ferroviarie, una volta rimosse, sono state anch'esse dichiarate "rifiuto pericoloso" dalla Corte di Cassazione (Sez. III del 26 maggio 2004, sentenza n. 23988) con sentenza/ordinanza confermativa di identico provvedimento del Tribunale del riesame di Savona emesso il 4 dicembre 2003;
- le "Schede Internazionali di Sicurezza Chimica" preparate nel contesto della cooperazione tra l'International Programme on Chemical Safety e la Commissione della Comunità Europea, sotto la voce "Dati ambientali", raccomandano con riferimento all'olio di creosoto: "La sostanza è tossica per gli organismi acquatici. Questa sostanza può essere pericolosa nell'ambiente; una attenzione particolare deve essere posta a contaminazione del suolo, contaminazione della falda profonda. Si raccomanda vivamente che questa sostanza non sia immessa nell'ambiente";
- in oltre un secolo l'azione lisciviante delle acque meteoriche sui materiali contaminati da impregnanti ed il dilavamento dello strato superficiale del suolo sul quale si sono presumibilmente depositate sostanze tossiche, inquinanti e nocive porta inevitabilmente ad un fenomeno di "contaminazione storica" il cui stato di latenza può essere alterato unicamente con metodiche atte ad evitare ogni possibile rischio per la salute e per l'ambiente;

TENUTO CONTO che dai progetti, dai capitolati e più in generale dalla documentazione relativa ai lavori di costruzione e di demolizione in corso, che comportano l'alterazione dello stato di latenza del pietrisco (ballast) e del sottostante strato di terreno (sottoballast) nonché il trasporto e lo smaltimento dei materiali di risulta, non risulta sia stata presa in considerazione la possibile presenza di sostanze pericolose;

VISTO che, nonostante la richiesta di chiarimenti su tale omissione in ambito amministrativo locale e la segnalazione agli organi tecnici di vigilanza nonché all'Autorità Giudiziaria, permane il timore di una grave sottovalutazione del rischio connesso ai seguenti illeciti ambientali di carattere amministrativo e penale e, in particolare, a quelli derivanti dalla violazione del Decreto Legislativo 5 febbraio 1997 n. 22 e s.m. e i. (Attuazione delle direttive 91/156/CEE sui rifiuti, 91/689/CEE sui rifiuti pericolosi e 94/62/CE sugli imballaggi e sui rifiuti di imballaggio) di seguito indicato per brevità "Decreto Ronchi", sotto diversi profili:

- violazione dell'articolo 6 del "Decreto Ronchi" in conseguenza della approvazione del nuovo Catalogo Europeo dei Rifiuti avvenuta con Decisione 2000/532/CE del 3 maggio 2000 e successive Decisioni di modifica (2001/118/CE, 2001/119/CE e 2001/573/CE) e sulla base della Direttiva 9 aprile 2002 del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio che al Capitolo 17 dell'elenco "Rifiuti delle operazioni di costruzione e demolizione (compreso il

terreno proveniente da siti contaminati)” ha introdotto, sulla base dello schema di trasposizione Allegato B della Direttiva, in sostituzione della voce 0501 (Terra e rocce) le voci 0507 (*) (Pietrisco per massicciate ferroviarie, contenente sostanze pericolose) e 0508 (pietrisco per massicciate ferroviarie, diverso da quello di cui alla voce 0507) con la precisazione (punto n. 4 dell’Introduzione della Direttiva) che: “I rifiuti contrassegnati nell’elenco con un asterisco (*) sono rifiuti pericolosi ai sensi della direttiva 91/689/CEE relativa ai rifiuti pericolosi e ad essi si applicano le disposizioni della medesima direttiva”; e con ulteriore precisazione, che si aggiunge per completezza, che il pietrisco per massicciate ferroviarie non rientra nelle ipotesi di cui all’articolo 1, commi 17, 18 e 19 della Legge del 21 dicembre 2001 n. 443 di esclusione della classificazione come rifiuti;

- violazione di cui agli articoli 9 e 51, quinto comma, del “Decreto Ronchi” che vietano e puniscono la miscelazione di rifiuti pericolosi;
- violazione di cui all’art. 51, terzo comma, del “Decreto Ronchi” equiparata, ai fini della pena, a quella prevista e punita dall’art. 483 del Codice Penale (Falsità ideologica commessa dal privato in atto pubblico) in caso di trasporto di rifiuti pericolosi;
- violazione di cui all’articolo 53, primo comma, del “Decreto Ronchi” che prevede e punisce il traffico illecito di rifiuti di cui all’allegato IV del Regolamento CEE 259/93 del Consiglio del 1° febbraio 1993 (categorie RA 010 e RB 010);
- violazione di cui agli articoli 17, secondo comma e 51 bis del “Decreto Ronchi” che prevedono e puniscono il fatto di chi determina un pericolo concreto ed attuale di superamento dei limiti di accettabilità della contaminazione dei suoli e non provvede alla messa in sicurezza, alla bonifica ed al ripristino ambientale;

CONSIDERATO che il ruolo della Regione Liguria come soggetto promotore del P.R.U.S.S.T. e come soggetto proponente e attuatore dell’intervento “Pista Ciclabile” (affidato dalla Regione stessa alla società Area 24 S.p.A.) comporta precise e dirette responsabilità in vigilando con riferimento a quanto sopra esposto;

INTERROGA IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE E L’ASSESSORE COMPETENTE

per conoscere quali passi la Regione Liguria intende compiere in relazione a quanto sopra esposto nelle premesse per verificare l’esistenza di fattori di rischio a carico della collettività.

IL CONSIGLIERE REGIONALE
(Franco Bonello)



Unione a Sinistra

Gruppo Unione a Sinistra – Sinistra europea
Via Fieschi 15 – 16121 Genova
telefono: 0105484459 – 5271
fax: 0105955509
franco.bonello@regione.liguria.it