



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 19

N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE PROBLEMATICHE
RELATIVE ALLE AUTORIZZAZIONI, AI CONTRATTI DI
SERVIZIO ED AI CONTRATTI DI PROGRAMMA NEI SETTORI
DEI TRASPORTI, POSTALE, DELLE TELECOMUNICAZIONI,
DEI LAVORI PUBBLICI E DELLE INFRASTRUTTURE

168^a seduta: mercoledì 3 marzo 2010

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E**Audizione del direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie Alberto Chiovelli**

* PRESIDENTE	Pag. 3, 10, 11 e <i>passim</i>	* CHIOVELLI	Pag. 3, 9, 10 e <i>passim</i>
DONAGGIO (PD)	11		
FILIPPI Marco (PD)	9, 11, 15		
GRANAIOLO (PD)	10, 13, 16		
MAGISTRELLI (PD)	11		

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; UDC, SVP, Io Sud e Autonomie: UDC-SVP-IS-Aut; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, l'ingegner Alberto Chiovelli, direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, e l'ingegner Giulio Margarita, dirigente.

I lavori hanno inizio alle ore 15,35.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie Alberto Chiovelli

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulle problematiche relative alle autorizzazioni, ai contratti di servizio ed ai contratti di programma nei settori dei trasporti, postale, delle telecomunicazioni, dei lavori pubblici e delle infrastrutture, sospesa nella seduta del 25 febbraio scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È oggi in programma l'audizione del direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, ingegner Alberto Chiovelli, che è accompagnato dall'ingegner Giulio Margarita, dirigente della medesima struttura.

Questa audizione si colloca all'interno dell'indagine conoscitiva che abbiamo avviato lo scorso anno e che in questo caso è finalizzata a capire meglio, su sollecitazione di alcuni nostri colleghi, cosa è successo dopo il tragico incidente ferroviario di Viareggio, in particolare quali provvedimenti sono stati adottati dopo che ci si era assunti l'impegno di potenziare l'Agenzia, per metterla in condizione di svolgere al meglio le proprie funzioni ed i propri compiti e quindi verificare quali problematiche sussistono sulla rete ferroviaria del nostro Paese dal punto di vista della sicurezza e dei controlli.

Do subito la parola all'ingegner Chiovelli; poi apriremo il dibattito ed il confronto tra i colleghi.

CHIOVELLI. Signor Presidente, vi ringrazio per l'opportunità che mi è stata data di fare il punto sull'attività dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, dopo più di un anno e mezzo di operatività, sia pure nella fase di prima applicazione del decreto legislativo n. 162 del 2007, che l'ha istituita.

È evidente che la mia esposizione di oggi, che riguarda la situazione della sicurezza del trasporto ferroviario in generale, non può prescindere dall'evento di Viareggio; quindi, nel corso della mia esposizione, farò un *focus* su quell'incidente e sui provvedimenti che sono stati adottati da parte dell'Agenzia per garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria, che è il nostro compito istituzionale.

Ho depositato una relazione molto articolata, che naturalmente oggi potrò solamente sintetizzare, ma che comunque è a vostra disposizione, ed una serie di documenti incentrati, in particolare, sulla situazione della sicurezza del trasporto ferroviario, corredati da dati statistici. Per eventuali richieste di chiarimenti, sono a vostra completa disposizione.

Il mondo degli operatori con cui abbiamo a che fare è composto da trentadue imprese ferroviarie con certificato di sicurezza; di queste, sette imprese hanno il certificato di sicurezza per espletare il solo servizio passeggeri, diciassette hanno il certificato di sicurezza per espletare il solo servizio merci e le restanti otto possono svolgere entrambe le tipologie di servizio. Tra le venticinque imprese ferroviarie in grado di svolgere servizio merci, diciannove possono trasportare anche merci pericolose.

Per inquadrare correttamente l'argomento, penso sia opportuno partire dai dati relativi all'incidentalità. Abbiamo raccolto i dati del 2008, poiché la procedura predisposta dall'Agenzia ferroviaria europea prevede che si trasmettano i dati relativi all'anno precedente nel mese di ottobre dell'anno successivo; ciò significa che, per avere i dati consolidati del 2009, dovremo attendere il mese di ottobre di quest'anno.

Considerata la rilevanza dell'argomento trattato, abbiamo raccolto comunque tutti i dati in nostro possesso relativi al 2009 e oggi li esporremo, con l'unica cautela che questi dati non sono consolidati e quindi sono da definire successivamente sulla base di ulteriori procedure che saranno messe in campo anche attraverso gli operatori. Forniamo pertanto i dati relativi al 2009 solo perché ci sembra poco proponibile limitarci ad esporre quello che è successo nel 2008.

I dati che abbiamo presentato sono stati definiti dall'Agenzia ferroviaria europea secondo una classificazione che è in vigore relativamente da poco tempo (che quindi è un po' diversa dalla classificazione a cui voi siete abituati, applicata in passato) e che comunque è riconosciuta a livello europeo ed è quindi l'unica valida dal punto di vista ufficiale. Essa comprende le seguenti tipologie di incidenti: collisioni di treni; collisioni di treni contro ostacoli; collisioni tra treni; deragliamenti di treni; incidenti ai passaggi a livello; incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimento; incendi al materiale rotabile ed altri incidenti (quest'ultima categoria comprende gli eventi riconducibili ad incidenti in manovra o tra mezzi operanti nei cantieri). Nella relazione che ho depositato, troverete la spiegazione della terminologia e la definizione delle varie voci, cioè cosa si intende per incidente, per collisione fra treni e così via.

Nel 2009, rispetto al 2008, sono in aumento le collisioni di treni, le collisioni di treni contro ostacoli e gli incidenti definiti come «altri», così come le vittime (morti e feriti gravi). Segnalo, in particolare il dato delle

vittime dell'incidente di Viareggio, che sono quarantatre. Nel 2009, le vittime in totale sono state centotrentasette e questo è un valore in aumento rispetto al 2008, ma anche rispetto al valore medio del quinquennio che abbiamo preso in considerazione.

Abbiamo fatto anche un confronto a livello internazionale. Abbiamo preso in considerazione gli anni 2006, 2007 e 2008 (non avevamo a disposizione un raffronto per l'anno 2009) per i principali Paesi europei (Francia, Germania, Spagna e Regno Unito). Per l'Italia, abbiamo valutato i dati relativi alla rete ferroviaria nazionale e alle reti regionali. I valori relativi alla rete ferroviaria nazionale o sono inferiori a tutti gli altri valori o inferiori al valore medio. In un solo caso sono superiori al valore medio, mentre non ricorrono valori superiori a tutti gli altri.

Da questo quadro di dati, che ovviamente richiede approfondimenti più dettagliati, possiamo senza dubbio concludere che lo stato della sicurezza in Italia è quanto meno allineato a quello degli altri grandi Paesi europei, anche se i dati relativi all'incidentalità e al numero delle vittime, che ho citato all'inizio della mia esposizione, devono comunque farci riflettere e indurre a mettere in campo una serie di azioni per rafforzare il presidio sulla sicurezza.

È proprio in questo senso che l'attività svolta dall'Agenzia in questo anno e mezzo abbondante di operatività ha permesso di approfondire alcune tematiche, per evidenziare quelle aree del sistema ferroviario in cui è necessario intervenire al fine di evitare gli eventuali futuri degni nelle condizioni di sicurezza. La relazione che ho depositato contiene un paragrafo dedicato proprio a queste aree di criticità.

Su questi aspetti, che sono trattati dettagliatamente nella relazione, mi permetterei però di fare un breve commento punto per punto. La prima area che abbiamo individuato è quella dell'installazione delle apparecchiature di sicurezza a bordo dei rotabili. Questo è un tema che è stato particolarmente approfondito nel corso di questo primo anno e mezzo di attività. Lo Stato, infatti, come sapete, ha investito in maniera ingente sulla rete ferroviaria nazionale per installare le apparecchiature di sicurezza di terra, quelle cioè che consentono ad un treno di fermarsi, se viene superato un segnale a via impedita e che, quindi, consentono di correggere eventuali potenziali errori umani.

A fronte di questi investimenti, i programmi per l'installazione di queste apparecchiature sul materiale rotabile sono stati sfasati nel tempo. Sono state emanate ben due direttive ministeriali, una nel 2006 e una nel 2008, con le quali si è chiesto alle imprese ferroviarie di portare a termine questi programmi. I termini fissati per il mese di giugno 2009 sono stati disattesi; al momento, abbiamo attrezzato una gran parte dei rotabili, ma non tutti sono pronti.

È evidente che, per poter essere efficaci, i sistemi di sicurezza a terra necessitano di un'apparecchiatura a bordo del treno che, leggendo il segnale inviato da quella di terra, consente di fermare il mezzo. Se si fa viaggiare su una rete attrezzata un treno che non è dotato dell'apparecchiatura di bordo, non si raccoglie il beneficio di questa tecnologia.

Ad oggi, oltre il novantasei per cento dei treni che circolano sulla rete fondamentale, quella a maggior traffico, e su quella di alta velocità è attrezzato. Si rilevano, invece, criticità maggiori per i sistemi a bordo dei treni della rete complementare; inoltre, non sono attrezzate né a terra né, tanto meno, a bordo dei rotabili tutte le reti regionali che, come sapete, totalizzano in Italia circa tremilacinquecento chilometri.

A livello di apparecchiature tecnologiche, la rete nazionale oggi presenta tre tipologie: una per l'alta velocità, che è quella interoperabile a livello europeo, una denominata SCMT (Sistema di controllo della marcia del treno), impiegata sulla rete fondamentale, una denominata SSC (Sistema di supporto alla condotta) per la rete complementare.

È stato sviluppato un sistema tecnologico di bordo che consente di leggere sia la parte SCMT sia la parte SSC. È un sistema molto flessibile e comporta ovviamente delle ottimizzazioni per le imprese ferroviarie che, installando un solo sistema a bordo, possono leggere entrambe le tipologie dei sistemi a terra. Questo sistema è stato sviluppato con un certo ritardo. Ad oggi, ci sono ancora molte non conformità aperte, cioè delle problematiche tecniche.

L'Agenzia ha acquisito il compito di valutare questi sistemi dal gennaio di quest'anno; abbiamo ritenuto comunque di procedere ad una ammissione tecnica provvisoria, per mettere le imprese ferroviarie in condizione di procedere senza indugio all'installazione di tali sistemi a bordo dei treni. Ovviamente, in presenza di non conformità, abbiamo imposto delle prescrizioni, delle misure mitigative a livello organizzativo, per cominciare a far funzionare i treni, per quanto possibile, almeno con la protezione della marcia e, nelle more della risoluzione di queste non conformità, abbiamo naturalmente introdotto delle limitazioni.

Le imprese ferroviarie, per poter circolare con i treni non attrezzati, sono vincolate a dei programmi sui quali stiamo effettuando un attento monitoraggio. Se dovessero registrarsi ulteriori ritardi, interverremo nuovamente con ulteriori misure. Se dovessero essere rispettati i programmi, riteniamo che nell'arco del 2010 si dovrebbe concludere oltre il novanta – novantacinque per cento degli attrezzaggi, anche se ci saranno delle code che si protrarranno avanti fino alla metà del 2011.

Nel frattempo, dal giugno 2009 e dal dicembre 2009 abbiamo introdotto delle misure mitigative per la circolazione dei treni non dotati delle apparecchiature di bordo. Abbiamo imposto dei limiti di velocità nei punti singolari della rete, per esempio nei bivi e nei passaggi da semplice a doppio binario e, a dicembre, abbiamo introdotto un limite di velocità generalizzato di cento chilometri all'ora per i treni non ancora attrezzati. Ci riserviamo in futuro, sulla base dell'andamento dei programmi, di verificare se è necessario realizzare ulteriori interventi mitigativi.

Ho impiegato un po' di tempo per illustrare questo argomento, perché lo ritengo uno dei più importanti. Avrete senz'altro presente l'incidente verificatosi recentemente in Belgio. Indubbiamente, questo Paese presenta una situazione molto più arretrata rispetto a quella italiana, perché non sono ancora state installate le apparecchiature a terra. Inoltre, nel caso specifico, il

treno non era attrezzato. Potenzialmente, quel tipo di incidenti può verificarsi ogni volta che un treno non è dotato della protezione della marcia.

Vorrei ora affrontare due temi che riteniamo debbano essere sottoposti alla vostra attenzione: quello dei mezzi d'opera e quello delle manovre. Riguardo ai mezzi d'opera, abbiamo rilevato la necessità di individuare ed introdurre delle tecnologie per la protezione della marcia quando i mezzi d'opera si muovono sulla rete tra gli altri treni. Abbiamo pertanto chiesto innanzitutto al gestore della rete di attivare nel tempo dei programmi in base ai quali si possano attrezzare questi mezzi. Bisognerà ovviamente scegliere delle soluzioni tecnologiche a basso costo e programmare nel tempo le attività, anche perché questi mezzi sono quelli che servono per fare la manutenzione della rete e, quindi, devono essere utilizzati. Noi vorremmo solo che fossero programmate delle azioni per arrivare in un certo numero di anni a proteggere la marcia anche di questi treni.

Voglio solo evidenziare che questo tipo di installazione di apparecchiature potrebbe essere finanziato anche con fondi pubblici. Non si tratta, infatti, di finanziamenti ad imprese ferroviarie che operano in un mercato liberalizzato, per cui non è possibile finanziare l'installazione delle apparecchiature di bordo; si tratta, invece, di apparecchiature che vengono utilizzate sostanzialmente da un unico soggetto, il gestore della rete, e naturalmente dalle imprese che operano sulla rete per effettuare i lavori di manutenzione. Quindi, questo processo potrebbe essere favorito, ad esempio, con un finanziamento nel contratto di programma; in tal modo, si otterrebbe il duplice beneficio di non interrompere le attività di manutenzione sulla rete e, al tempo stesso, di elevare i livelli di sicurezza nella circolazione di questi mezzi.

L'altro tema che voglio affrontare, e che necessita di una certa attenzione, è quello delle manovre. Le manovre riguardano tutte quelle operazioni che comportano la formazione e lo spostamento dei treni dalle stazioni ai depositi, che avvengono in condizioni in cui molto spesso non è possibile utilizzare le apparecchiature per la protezione della marcia. Tali operazioni avvengono anche su itinerari che convergono con quelli di circolazione.

Anche in questo caso, siamo intervenuti su due fronti: da un lato, abbiamo chiesto al gestore della rete di fare una serie di approfondimenti, per verificare la possibilità di utilizzare le tecnologie di sicurezza ogni volta che sia possibile anche per fare le manovre; dall'altro, anche a seguito di alcuni inconvenienti successi in manovra (ricorderete l'ultimo verificatosi alla fine dello scorso anno, a Milano), siamo intervenuti a livello normativo, individuando azioni più restrittive nelle operazioni di manovra, per cercare di mitigare i rischi causati dalle manovre che avvengono su itinerari convergenti, cioè sui binari dove c'è l'esercizio ferroviario.

Un altro tema che abbiamo particolarmente approfondito, e su cui è necessario proseguire nell'azione che abbiamo intrapreso, è quello riguardante la manutenzione del materiale rotabile. Tale argomento è importante anche per l'evento di Viareggio. Con riferimento agli aspetti manutentivi, nel primo periodo dell'attività dell'Agenzia, durante il quale abbiamo ef-

fettuato ispezioni e controlli presso le imprese ferroviarie, abbiamo rilevato alcune non conformità nelle procedure di manutenzione.

Abbiamo quindi emanato alcune prescrizioni, il rispetto delle quali viene controllato tramite *audit* successive, ma soprattutto siamo intervenuti in maniera più radicale sull'organizzazione delle imprese ferroviarie. In particolare, Trenitalia ha compiuto un notevole sforzo per riprogettare completamente il proprio sistema di gestione della sicurezza, cioè la sua organizzazione di impresa ferroviaria, per garantire il presidio sulla sicurezza, ponendo particolare attenzione a tutti gli aspetti manutentivi.

Il nuovo sistema di gestione della sicurezza è stato definito dal punto di vista della progettazione alla fine del mese di gennaio scorso e adesso è in corso la sua implementazione pratica. Sono previsti alcuni *step* di verifica intermedia e la piena attuazione si avrà entro il mese di giugno prossimo.

Un altro aspetto critico che abbiamo affrontato è quello della sicurezza nei cantieri. Nel corso della nostra attività, abbiamo verificato che sono avvenuti vari inconvenienti e incidenti nei cantieri. L'Agenzia, secondo le proprie competenze, ha monitorato più che altro l'aspetto della non interferenza dei cantieri con la circolazione ferroviaria. La sicurezza del lavoro, infatti, non rientra tra i compiti attribuiti all'Agenzia, però intervenire su questo aspetto determina una conseguenza positiva a livello generale sulla sicurezza nei cantieri.

Abbiamo dato indicazioni al gestore della rete per l'individuazione di programmi, al fine di potenziare l'introduzione di nuove tecnologie per la protezione dei cantieri, per lo svolgimento di interventi di natura organizzativa e per una migliore scelta delle procedure che l'attuale normativa prevede per la gestione della sicurezza nei cantieri.

Un altro fenomeno che è stato al centro della nostra attenzione è quello della incidentalità nelle fasi di salita e discesa dei viaggiatori dai treni passeggeri. Già prima che venisse istituita l'Agenzia, si era iniziato ad affrontare questo tema, poiché erano successi moltissimi inconvenienti. Alla fine del 2008, tutta la flotta dei treni per le medie distanze, quindi per il trasporto urbano ed extraurbano (l'argomento ha interessato principalmente Trenitalia), era stata dotata di dispositivi di blocco porte ed erano state apportate modifiche anche alle maniglie per evitare problemi.

Nell'arco del 2008-2009, l'unica criticità rimasta riguardava le porte dei treni di media-lunga percorrenza (gli *Intercity* e gli *Eurostar City*), sui quali si continuavano a rilevare incidenti anche mortali. Abbiamo pertanto chiesto a Trenitalia di introdurre una tecnologia relativamente poco costosa, che ha consentito di eliminare completamente il problema. Bisogna riconoscere che Trenitalia ha compiuto uno sforzo notevole, poiché, nell'arco del 2009, ha dotato tutte le porte dei treni di media-lunga percorrenza del dispositivo citato (stiamo parlando di circa duemilacinquecento – tremila pezzi). Alla fine del 2009, l'introduzione di questa tecnologia era sostanzialmente completata, per cui oggi possiamo dire che su tutta la flotta esistono dispositivi che consentono di contrastare gli incidenti nelle fasi di salita o discesa dei passeggeri dai treni.

Sono state impartite analoghe indicazioni alle imprese ferroviarie diverse da Trenitalia che svolgono servizio passeggeri, che si trovano nella stessa condizione. Tramite le nostre imprese ferroviarie, abbiamo segnalato il problema anche ai nostri Paesi confinanti e siamo riusciti a far introdurre questi dispositivi sui treni internazionali. È stata interessata anche l'Agenzia ferroviaria europea, perché riteniamo che questo sia un problema che ha una portata che va al di là del territorio nazionale.

Parlerò ora delle merci pericolose, un altro tema molto importante, che mi offre lo spunto per fare un *focus* sull'incidente di Viareggio. In realtà, lo sversamento di merci pericolose, cioè la perdita di sostanze dalle ferrocisterne, è un evento completamente diverso da quello verificatosi a Viareggio, tuttavia il dato è preoccupante, perché dimostra che tale fenomeno nel 2009, rispetto al 2005, è quasi triplicato. Ciò non dipende sicuramente dal fatto che si è trattato di un anno sfortunato, perciò siamo intervenuti su vari fronti.

Di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che è l'autorità competente in materia di merci pericolose, abbiamo attivato un'azione congiunta, coinvolgendo tutti gli operatori che si occupano della catena del trasporto delle merci pericolose, quindi i soggetti che si trovano all'interno (imprese ferroviarie, gestori dei carri e così via) e all'esterno del mondo della circolazione ferroviaria (riempitori, caricatori, mittenti).

Abbiamo attivato una serie di azioni di controllo, di *audit* da parte dell'autorità competente e dell'Agenzia, abbiamo rafforzato i controlli e definito le procedure di *check list*, che devono essere condivise e armonizzate fra tutti gli operatori, in maniera da consentire la tracciabilità delle varie operazioni svolte. È un'ipotesi di lavoro che abbiamo avanzato lo scorso 1° marzo, nella riunione svolta con le associazioni degli operatori del settore, le quali hanno condiviso questo percorso, che verrà messo in atto a breve termine. Sapremo se le misure che abbiamo individuato saranno state efficaci o meno solo alla fine del 2010, quando ci auguriamo che il numero degli incidenti dovuti allo sversamento di merci pericolose sia diminuito.

Resta il problema delle merci pericolose provenienti dall'estero, poiché né l'Agenzia, né l'autorità competente sono in grado di imporre *check list* o controlli particolari. In questo caso, abbiamo agito in maniera diversa: abbiamo interessato i nostri omologhi esteri, evidenziando loro questa problematica; infatti, una gran parte di quegli eventi, che nell'arco del 2009 sono stati cinquantadue, era riferita al traffico internazionale. Siamo quindi intervenuti presso le autorità estere.

FILIPPI Marco (PD). Qual è il dettaglio preciso?

CHIOVELLI. Dei cinquantadue eventi poco più della metà, se non ricordo male. Ad ogni modo, per una maggiore precisione posso fornirvi tutti i dati in un secondo momento.

Abbiamo imposto alle nostre imprese ferroviarie di effettuare una verifica solamente sulla parte relativa alle merci pericolose nelle stazioni in

prossimità del confine. Si tratta di una verifica non completa del treno, ma mirata all'individuazione di perdite. Questa disposizione è in vigore da poco più di un mese e ha già consentito di intercettare alcuni casi.

Questa operazione comporta altresì il beneficio di evitare che carri che presentano delle perdite siano fatti transitare all'interno delle nostre città. Rafforzando questo tipo di controllo non si risolve il problema della perdita che proviene dall'estero, cioè dal punto di origine, ma almeno si riesce ad evitare che carri di questo tipo entrino negli scali cittadini.

Per quanto riguarda l'incidente di Viareggio, è ormai in atto tutta una serie di misure che sono state adottate a valle dell'evento e che vorrei ora ricordare sotto il profilo cronologico.

È ancora in vigore un provvedimento, emesso dall'Agenzia il 3 luglio 2009, che ha posto in essere provvedimenti immediati per individuare assi nelle stesse condizioni di quello che si è rotto a Viareggio. Era stata individuata l'officina che aveva effettuato la manutenzione, il disegno dell'assale e la colata. Questo provvedimento – ripeto – è ancora in vigore e, peraltro, debbo segnalarvi che esso è stato oggetto anche di un ricorso presentato al TAR da un operatore estero. Il ricorso è stato vinto da noi, ma è questo un dato che, rispetto ad un evento così tragico, fa riflettere.

Il 26 agosto 2009 è stato emanato un provvedimento per individuare la tracciabilità degli assi. È stato quindi chiesto alle nostre imprese ferroviarie di attivarsi con dei tempi cadenzati, per individuare alcuni parametri che consentissero di tracciare la vita degli assi dei carri utilizzati in Italia. Successivamente, dal momento che le richieste che avevamo avanzato erano troppe e non era possibile soddisfarle nei tempi che avevamo indicato, abbiamo concesso delle piccole proroghe con una nota del 26 novembre, con la quale è stata però introdotta una limitazione di velocità per i treni che trasportano merci pericolose e che transitano nelle stazioni cittadine. Il limite di 60 chilometri orari resta in vigore fintanto che non vengano forniti i dati sulla tracciabilità e classificati gli assi.

GRANAIOLA (PD). Vorrei solo chiederle una precisazione. Il limite di velocità che è stato imposto quale percorso riguarda?

CHIOVELLI. È un limite che si applica nelle stazioni.

GRANAIOLA (PD). Solo nelle stazioni?

CHIOVELLI. Sì, solo nelle stazioni.

Il 27 luglio 2009 abbiamo prescritto l'obbligo di utilizzare materiale rotabile con apparecchiature tecnologiche di bordo per la protezione della marcia dei treni che trasportano merci pericolose. Sono state previste alcune deroghe, semplicemente perché esistono tratti di rete in cui non sono ancora installate le apparecchiature di bordo che, almeno fino a qualche tempo fa, non erano ancora omologate.

PRESIDENTE. Questo prima non avveniva?

CHIOVELLI. Il materiale rotabile veniva utilizzato in relazione alla tempistica dell'attrezzaggio. Laddove non c'era questa previsione, tali apparecchiature non erano utilizzate.

PRESIDENTE. Può precisare meglio questo passaggio? Che cosa hanno stabilito le direttive che sono state emanate a seguito dell'incidente di Viareggio?

CHIOVELLI. Tali direttive prevedono l'obbligo per i treni che trasportano merci pericolose di avere a bordo il sistema di protezione della marcia; quindi, le tecnologie di sicurezza di bordo di cui ho parlato prima.

MAGISTRELLI (PD). Con queste tecnologie si sarebbe evitato l'incidente di Viareggio?

CHIOVELLI. No, assolutamente.

Vorrei chiarire che sto elencando tutte le azioni che sono state poste in essere nell'ambito del trasporto delle merci pericolose dopo l'incidente di Viareggio. L'ultima decisione che vi ho illustrato non è assolutamente connessa con quell'episodio, ma è scaturita dall'analisi e dal monitoraggio che stavamo effettuando sull'attrezzaggio.

DONAGGIO (PD). Vorrei ricordare che a Verona, lo scorso 3 febbraio, stava per ripetersi un incidente analogo a quello di Viareggio.

Vorremmo quindi capire a cosa serve tutto quello che ci ha detto finora. Se a Verona si è rischiata un'altra tragedia come quella di Viareggio, è meglio che non ci siano agenzie per la sicurezza. Ci arrangiamo da soli. Il problema non è così semplice. Non c'è bisogno di un ufficio studi, ma di un'agenzia.

PRESIDENTE. È vero o no che il 3 febbraio scorso abbiamo rischiato che si verificasse un incidente simile a quello di Viareggio? Questa è la domanda.

DONAGGIO (PD). Signor Presidente, stava per ripetersi la stessa tragedia ed il direttore Chiovelli ci ha detto poco fa che, con le procedure che sono state attivate, l'incidente di Viareggio non si sarebbe potuto evitare. Questo significa che neanche oggi si può evitare.

FILIPPI Marco (PD). Vorrei intervenire anche per cercare di risolvere l'imbarazzo che avverto tra di noi. È quindi bene cercare di fare in modo che l'audizione di oggi sia il più possibile utile per tutti. Forse andrebbe meglio mirata e, se è il caso, potrebbe anche essere aggiornata.

Quello che chiediamo in modo concreto e tangibile ad una struttura come l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, su cui abbiamo fortemente investito – parlo per il centrosinistra –, è capire cosa è avvenuto a Viareggio (per certi aspetti lo sappiamo), perché è avvenuto (e già questo

è di per sé un elemento di indagine non indifferente) e, soprattutto, cosa occorre fare perché non si ripeta. Infine, vorremmo anche sapere cosa è mancato perché l'incidente non avvenisse, cosa è stato fatto nello specifico per ridurre il fattore di rischio e cosa manca ancora. Questo è il quadro che ci interessa.

Per carità, si apprezza moltissimo l'enorme lavoro che è stato compiuto. Ci rendiamo anche conto che vi è la necessità di un adeguamento normativo affinché tutto il sistema sia efficace, tanto che il lavoro sviluppato sin da subito dal Parlamento e recepito, anche da parte del Governo – come ho più volte testimoniato –, con documenti d'indirizzo, era finalizzato a rendere più coerente il quadro normativo ad una realtà che, a seguito di un processo di liberalizzazione, era cambiata e sta ancora cambiando.

Siamo certo rispettosi delle indagini che la magistratura sta conducendo, ma non è che possiamo aspettare una sentenza giudiziaria per avere un quadro più preciso della situazione, anche perché a questa Commissione probabilmente interessa non solo conoscere i responsabili dell'incidente di Viareggio, ma anche e soprattutto capire cosa è successo e fare in modo che ciò che si è verificato non si ripeta. È questo che oggi chiediamo all'ingegner Chiovelli.

PRESIDENTE. Forse anch'io sono stato poco chiaro nella mia introduzione, ma il motivo di fondo che ci ha suggerito di invitare nuovamente in Commissione l'ingegner Chiovelli è proprio quello di capire cosa è stato fatto dopo l'incidente di Viareggio, al fine di aumentare la vigilanza ed i controlli e quindi evitare il più possibile che si ripetano eventi così drammatici.

Anche quello che diceva il senatore Filippi è molto importante. A noi non servono gli *scoop*, vogliamo semplicemente capire cosa ha fatto concretamente questa Agenzia, su cui non solo il centrosinistra, ma tutto il Parlamento ha inteso ed intende investire, perché ci sta a cuore la sicurezza della circolazione dei carri in Italia.

CHIOVELLI. Signor Presidente, tutti i provvedimenti che ho descritto nel corso del mio intervento – quindi anche su questioni che non riguardano direttamente l'incidente di Viareggio – sono azioni che l'Agenzia ha adottato in quest'anno e mezzo di attività, che traggono spunto a volte da inconvenienti, a volte da monitoraggi e controlli e che sono mirate appunto a prevenire gli incidenti.

Una parte di queste azioni, che erano quelle che stavo descrivendo, riguarda direttamente Viareggio. Con ciò cerco di rispondere alla domanda che mi è stata rivolta prima. Le azioni che abbiamo posto in essere il 3 luglio, il 26 agosto e il 26 novembre sono strettamente mirate a risolvere i problemi verificatisi a Viareggio, cioè la rottura dell'asse; quindi, si tratta di interventi mirati su assi di tipologia analoga.

Stiamo svolgendo anche altre azioni (che mi accingevo a descrivere), non ancora efficaci in Europa, che sono il frutto dei lavori della *task force* istituita dopo la Conferenza di Bruxelles dell'8 novembre. Questa *task*

force a dicembre ha completato la prima fase della sua attività, individuando alcune misure già operative (si tratta di controlli visivi) e sta lavorando per chiudere i suoi lavori a luglio 2010 e arrivare ad armonizzare tutte le procedure di manutenzione dei carri, delle ferrocisterne, dei carri per il trasporto di merci pericolose. Queste sono le azioni più strettamente connesse all'evento di Viareggio.

Con riferimento alle merci pericolose, però, bisogna tenere conto anche di inconvenienti diversi da quelli verificatisi a Viareggio. Ad esempio, l'incidente grave di Verona, citato poco fa, è tecnicamente di tutt'altra natura, rispetto a quello accaduto a Viareggio: in quest'ultimo caso, si è verificato il cedimento di un asse; quindi, un danno della parte strutturale, della parte ferroviaria del veicolo che trasporta le merci pericolose. A Verona, invece, c'è stata una perdita di gas, che riguarda più strettamente il trasporto di merci pericolose. A Viareggio, la perdita di gas è stata una conseguenza della rottura dell'asse, non la causa.

L'audizione di oggi sembra essere l'occasione giusta per trasferire alla vostra conoscenza anche questo fenomeno, che ha una sua rilevanza, in riferimento al quale sono state compiute importanti azioni di intervento verso gli operatori.

L'attività dell'Agenzia, che stiamo svolgendo in questi mesi, è strettamente collegata al compito attribuitoci dalla legge, che consiste nell'individuare il quadro normativo (le direttive, le raccomandazioni) che riguarda gli operatori, i quali devono preoccuparsi del mantenimento dei livelli della sicurezza. L'Agenzia, infatti, non ha compiti operativi sull'esercizio ferroviario. Inoltre, in questi mesi, man mano che l'Agenzia cresce anche numericamente, stiamo svolgendo un'azione di controllo sempre più attenta e rigorosa.

Ricordo che, dal 1° gennaio di quest'anno, all'Agenzia sono state trasferite ulteriori competenze, rispetto ai compiti di controllo sul gestore della rete, e ciò ha comportato anche il passaggio di trentacinque unità di personale.

Per non dilungarmi, deposito il testo di una direttiva da noi emanata il 22 febbraio nei confronti del gestore dell'infrastruttura (nella quale vengono affrontati anche i temi precedentemente citati), che diventa il punto di partenza per svolgere i compiti che ci sono stati attribuiti dall'inizio dell'anno. Lascio inoltre un documento in cui viene ripercorso il cammino intrapreso dal punto di vista amministrativo, per la costituzione dell'Agenzia come ente pubblico; vi sono riportati anche i dati relativi al personale, alle procedure svolte e a quelle che ancora bisogna attuare per completare questa fase di trasferimento delle competenze.

GRANAIOLA (PD). Anch'io la ringrazio, ingegner Chiovelli, per avere accolto il nostro invito.

Abito a Viareggio, quindi penso che lei immagini quante domande vorrei porle. Cercherò di essere il più breve possibile, ma ho assoluto bisogno di ricevere alcune risposte, perché nella mia città c'è veramente molta attesa per conoscere l'esito dell'audizione di oggi.

Pur essendo consapevole delle difficoltà del decollo dell'Agenzia, a causa della carenza di risorse umane, di adeguate competenze, nonché dei mezzi tecnici e finanziari necessari alla sua funzionalità, ritengo che ad alcuni quesiti, che in parte ha già posto il senatore Filippi, debba essere data una risposta certa ed adeguata. La sicurezza – ci tengo a ribadirlo – non può essere ridotta ad un dato statistico, ma deve essere il frutto di un lavoro ampio ed articolato, che deve saper porre al centro la vita degli uomini e delle donne che vivono nella città, che producono, che viaggiano e che consumano.

La tragedia di Viareggio, che qualcuno ha definito come un fatto locale o una disgrazia tragica che ha remote probabilità di accadere di nuovo, oppure – come ha detto l'ingegner Moretti – un episodio spiacevolissimo, ha rischiato di ripetersi. Quell'evento poteva accadere in tutti i centonove Comuni compresi nel percorso da Trecate a Gricignano.

Ingegnere Chiovelli, purtroppo, come lei sa, le vittime dell'incidente di Viareggio sono salite a trentadue. A tutt'oggi, a otto mesi dal tragico evento, non abbiamo ancora nessun risultato dalle indagini in corso, tra cui quella svolta appunto dall'Agenzia nazionale per la sicurezza.

Innanzitutto, quindi, ho bisogno di avere una risposta su queste indagini, perché a noi preme anche sapere quali responsabilità ci sono state. Per le famiglie che hanno subito lutti tremendi, anche l'individuazione delle responsabilità è un fatto di assoluta importanza.

In secondo luogo, a tutt'oggi, nonostante lei abbia ricordato dettagliatamente le azioni che sarebbero state intraprese, a me risulta che tutto sia ancora nelle intenzioni, perché di concreto e reale non si è visto niente. Ad esempio, a proposito della limitazione della velocità, le ho chiesto di precisare in quale tratto di strada questa viene applicata e lei ha risposto che viene imposta solo nella stazione. Ebbene, pensando a ciò che è successo a Viareggio, possiamo concludere che la limitazione della velocità è importante nel centro abitato, dove ci sono solo pochi metri dalle rotaie. Limitare la velocità soltanto nella stazione è un fatto assolutamente irrilevante.

Quanto alla irripetibilità dell'evento, non sto nuovamente a ricordare quello che è successo dopo l'incidente: lo sappiamo tutti e lo ha menzionato anche la senatrice Donaggio.

A prescindere dall'esito dell'indagine che l'Agenzia sta svolgendo, avrei bisogno di capire meglio quali misure concrete e significative sono state adottate anche con riguardo alle azioni di vigilanza. Lei, ingegner Chiovelli, in qualche modo le ha indicate, ma vorrei che si soffermasse sullo stato di tutti i carri che circolano nel nostro territorio. Sinceramente, infatti, non mi sembra sia sufficiente il controllo che viene effettuato alla frontiera sui carri che passano il confine e che lei stesso ha definito parziale.

Credo che dovremmo agire come si agisce nel resto d'Europa. Mi convincono poco le statistiche, sicuramente vere, che lei ha presentato; bisognerebbe però citare anche altri Paesi europei, come la Svizzera, dove i carri che trasportano cloro, quindi merci pericolose, transitano a rischio zero. Le statistiche, quindi, servono non solo a dare conto di una realtà,

ma anche a guardare agli esempi positivi. Sarebbe poi opportuno rafforzare il sistema delle revisioni dei carri in rapporto ai chilometri percorsi ed alla presenza a bordo dei dispositivi antisvio.

Si è fatto anche riferimento alle famose porte *killer*. L'ingegner Chioveli ha dichiarato che il dispositivo di sicurezza è stato installato sulle porte di tutti i treni, compresi gli *Eurostar* e gli *Intercity*. Forse si tratta di dispositivi a basso costo, perché, in base alla mia esperienza personale – visto che abitando a Viareggio viaggio continuamente –, queste porte *killer* esistono tuttora. Io stessa stavo scendendo da un treno *Eurostar* e, se non fosse intervenuto un altro passeggero a bloccare la porta, sarei rimasta incastrata. Quando si scende sulla banchina della stazione, le porte dei treni si chiudono da sole addosso ai passeggeri che escono dal vagone. Inoltre, ho visto personalmente cadere una signora, perché la porta si è aperta fuori dalla stazione ed il treno non era ancora in prossimità della banchina. Ritengo che debba essere svolta un'indagine un po' più ampia anche su questi aspetti.

Ad ogni modo, ciò che mi interessa maggiormente sapere al momento sono gli esiti delle indagini sull'incidente di Viareggio, necessari anche ai fini della calendarizzazione del disegno di legge da me presentato per la istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sul disastro ferroviario. Vorrei, quindi, che l'Agenzia per prima fornisca queste informazioni.

FILIPPI Marco (PD). Signor Presidente, intervengo brevemente solo per segnalare l'opportunità di fare un *focus* non solo sulle questioni che sono state sollevate oggi, quanto anche sulla situazione interna all'Agenzia, in termini di reperimento del personale e di inquadramento dell'organico.

CHIOVELLI. Senatrice Granaiola, mi sembra giusto fornirle tutte le indicazioni che mi è possibile dare. Innanzitutto, l'indagine che l'Agenzia sta svolgendo sotto il profilo tecnico è finalizzata a ricercare non le responsabilità, ma le cause tecniche dell'incidente e gli eventuali correttivi, laddove questi si rendano necessari.

In base alle attuali conoscenze, abbiamo già intrapreso delle azioni correttive che ho già descritto e che sono anche indicate, seppure in modo sparso, nella relazione che ho consegnato; mi riferisco, in particolare, ai provvedimenti del 3 luglio, del 26 agosto e del 26 novembre. Non escludo che altre azioni possano essere intraprese. Allo stato attuale, la nostra indagine non potrà acquisire ulteriori elementi, fintanto che non si avrà il permesso da parte della magistratura di accedere all'assale che si è rotto a Viareggio e che, al momento, è ancora posto sotto sequestro. Una volta visionato il pezzo, potremo disporre di qualche elemento in più. Ritengo comunque che, allo stato attuale delle conoscenze, sia stato possibile intraprendere delle azioni abbastanza adeguate.

Attualmente, il nostro obiettivo non è tanto quello di concludere l'indagine – cosa che naturalmente faremo non appena ne avremo la possibilità, mettendo i risultati a disposizione di tutti – ma quello di monitorare

l'andamento delle azioni che abbiamo già intrapreso e di lavorare in Europa per cercare di giungere alla vera risoluzione del problema, attraverso la concertazione di azioni comuni. In particolare, i gruppi di lavoro europei stanno seguendo, soprattutto a livello di Ministeri, il problema dei dispositivi antisvicio che, come è noto, possono essere introdotti sul materiale rotabile solo con le specifiche tecniche di interoperabilità; essi, cioè, possono essere imposti costruttivamente sul materiale rotabile solo se l'Unione europea è d'accordo. Diversamente, noi potremmo imporli per i carri nazionali, senza però impedire la circolazione di carri esteri che non sono dotati di questo dispositivo. In ogni caso, le normative comunitarie messe in atto si riferiscono sempre al materiale rotabile di nuova realizzazione e prevedono un progressivo adeguamento tecnologico; ciò significa che fino ad oggi non hanno mai previsto il cosiddetto *retrofit*, cioè un intervento sul materiale rotabile esistente.

GRANAIOLA (PD). Ingegnere Chiovelli, lei ha parlato di azioni correttive. Vorrei sapere se sono mai state eseguite materialmente e se avete vigilato in merito.

CHIOVELLI. Tutte le azioni che abbiamo posto in essere sono attive: alcune si traducono in veri e propri divieti e, quindi, sono state da subito operative; altre, invece, prevedono l'acquisizione di dati sulla vita manutentiva dei pezzi e, quindi, sono in corso di esecuzione. Sono previste delle scadenze sul cui rispetto stiamo monitorando.

Stiamo realizzando anche un'altra iniziativa. Dal momento che gli unici Paesi europei che hanno adottato misure concrete dopo l'incidente di Viareggio sono stati l'Italia e la Germania, abbiamo in programma un incontro con l'autorità tedesca per armonizzare le nostre due posizioni, in maniera tale che si possano chiedere interventi più completi, magari in un arco di tempo maggiore. Vedremo quello che succederà nell'incontro con le autorità tedesche, che dovrebbe avvenire entro la fine di marzo.

PRESIDENTE. In considerazione dell'imminente avvio dei lavori dell'Assemblea, dovremo completare in un'altra occasione l'audizione dell'ingegner Chiovelli, che ringrazio per la sua disponibilità.

Rinvio pertanto il seguito dell'audizione e dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,35.